81. - Apparecchi « Caproni » all'esterno di un hangar del Campo di Aviano. Gli aeroplani da bombardamento della guerra 1915-18.

AVIANO E LA COMINA
DURANTE LA GUERRA 1915-18

Molto discussa fu, su volumi, giornali e pubblicazioni varie, l'impreparazione dell'Aeronautica italiana all'entrata in guerra il 24 maggio 1915. Fiumi d'inchiostro sono stati versati, per cui non ci sembra il caso di ritornare sull'argomento, anche perché la presente rievocazione si propone tutt'altro fine e precisamente, come già detto, la semplice cronistoria relativa ai Campi della Comina e di Aviano.

Ci limiteremo pertanto a ricordare che nel gennaio 1915, in previsione di un'entrata in guerra dell'Italia contro gli Imperi Centrali, venne costituito, alle dipendenze del Ministero della Guerra, il Corpo Aeronautico Militare, per il quale venne istituita la Direzione generale di Aeronautica, con a capo il più brillante fra i pionieri di allora: il colonnello Maurizio Morris.

Nel marzo 1915 venne costituito il Gruppo squadriglie di aviazione e in maggio, pochi giorni prima dell'inizio delle ostilità, il Gruppo Scuole per aviatori volontari, aprendo così la possibilità di accedere al pilotaggio, non solamente come in precedenza agli ufficiali e ai sottufficiali, ma anche ai militari di truppa. Vennero consegnati alle squadriglie venti apparecchi « Voisin », quaranta « Farman '14 », trenta monoplani « Caproni-Parasole », tutti quanti, naturalmente, nuovi di fabbrica. Alla dichiarazione di guerra le squadriglie potevano così contare su poco più di un centinaio di apparecchi e novantun piloti in regola con il brevetto militare di II grado.

NASCE L'AVIAZIONE DI GUERRA

Comandante generale dell'Aeronautica venne nominato, allo scoppio delle ostilità, il colonnello del Genio Giuseppe Motta; comandante in sottordine il tenente colonnello Buffa di Perrero; i due alti ufficiali si suddivisero i compiti dell'Ufficio Servizi Aeronautici di Treviso: il colonnello Motta assunte il comando dei dirigibilisti, il ten. col. Buffa di Perrero il comando degli aviatori. A Pordenone venne istituito il Co-

mando del Battaglione Squadriglie aviatori, al comando del maggiore Alfredo Barbieri. Comandante del Campo della Comina e assieme del III Gruppo Squadriglie che vi ebbe sede, venne nominato il capitano Augusto Gallina, un pioniere del 1911.

Alla Comina rimase solamente la X Squadriglia « Farman » al comando del tenente Carlo Tappi, perché le squadriglie in precedenza formate con gli aviatori della Comina, al principio della guerra vennero dislocate a Campoformido (V Nieuport comandante cap. Piccio, IX Farman comandante cap. Chiaperotti, VI Nieuport comandante cap. Andreani, VII Nieuport comandante cap. Armani, VIII Nieuport comandante cap. Resio). Le squadriglie Blériot di Aviano vennero così assegnate: la I (cap. Quaglia) e la II (cap. Capuzzo) a Chiesellis (Palmanova), la III (cap. Carta) a S. Vito al Tagliamento, la XIII e la XIV (comandanti rispettivamente i capitani Lombard e Visconti) a Torresella nei pressi di Latisana.

Alla Comina e ad Aviano, frattanto, nuove squadriglie con nuovi apparecchi, furono costituite durante l'estate. Francesco Baracca, in una serie di lettere ai propri familiari pubblicate dal periodico « Nel cielo », descrive la sua sosta ad Aviano, appunto in attesa dell'assegnazione alla squadriglia che fu poi la IX Farman. Riproduciamo parte della lettera di Francesco Baracca datata 4 agosto 1915 da Aviano e diretta alla mamma sua:

« ... Continuiamo nella nostra preparazione, ma non potremo partire, credo, avanti la fine del mese, perché molto ancora manca. Ho fatto dei bellissimi voli in questi giorni; siamo qua in moltissimi aviatori che aspettano di andare al fronte. Avrai sentito parlare della Scuola di Aviano, non molto lungi da quella di Pordenone, dove ero prima. Qua è un eden, giardini, fontane, siamo in piena campagna, ai piedi di monti altissimi, abbiamo il nostro circolo, la nostra mensa, ma qualche volta la sera andiamo con l'auto a Pordenone, lontana di qua 12 chilometri... ».

Sui compiti di questi aviatori di guerra e sulle possibilità belliche degli apparecchi all'inizio della guerra 1915-18, è bene intenderci. Compito prevalente era l'osservazione; secondario il bombardamento, che consisteva nel lancio, o per esser più precisi, nell'abbandono di bombe di piccola portata. Si era ancora, su per giù, ai sistemi della guerra di Libia per quanto riguarda l'impiego dell'aviazione. Le armi di difesa degli aviatori, in caso di scontro con apparecchi nemici, erano quelle stesse dei fanti: la pistola per il pilota e per l'eventuale compagno (osservatore o lanciatore di bombe) il moschetto di cavalleria modello 1891.

A questo riguardo abbiamo una preziosa testimonianza, quella di Achille Landini il quale, all'inizio della guerra, faceva parte delle squadriglie assegnate alla difesa di Milano. Narra Landini che alla prima incursione austriaca sulla metropoli lombarda, gli apparecchi italiani si alzarono in volo recando a bordo degli apparecchi, come arma di difesa, una congrua dose di ciottoli!

Ma, all'inizio del conflitto, scontri aerei non ve ne furono. Nel passarsi vicino in volo, gli aviatori delle due parti si scambiavano saluti agitando un braccio. Si ebbero tuttavia alcuni apparecchi abbattuti, ma

dal tiro da terra. Gli aeroplani erano lenti e ciò li rendeva vulnerabili anche agli spari di fucileria. Bisogna osservare che, non senza dar prova di sprezzo del pericolo, gli aviatori, per svolgere meglio i loro compiti di osservazione, scendevano spesso a quota inferiore al limite di sicurezza.

ENTRANO IN SCENA I « CAPRONI »

Le cose cambiarono nell'agosto 1915, si costituì la prima Sezione di due biplani « Caproni », i primi apparecchi al mondo costruiti e attuati appositamente per il bombardamento dall'alto *(fig. 81)*. Il 19 agosto giunse alla Comina, pilotato da Luigi Bailo e Carlo Graziani, in volo da Vizzola Ticino, il primo aeroplano, seguito poco dopo da un secondo esemplare, pilotato da Salomone ed Ercole. Nei giorni successivi giunsero altri apparecchi, cosicché si costituì alla Comina la I Squadriglia Caproni, al comando della quale venne assegnato il cap. Bailo *(fig. 82)*.

I nuovi apparecchi « Caproni » erano dotati di tre motori da 100 cavalli ciascuno di costruzione Fiat, raffreddamento ad acqua, due laterali trattivi e uno centrale propulsore. L'apertura delle ali era di circa trenta metri, la lunghezza dalla punta della carlinga centrale all'estremità

82. - Col ten. col. Barbieri, il secondo da destra, ufficiali piloti e « Caproni » sul Campo della Comina nel 1915.

delle due fusoliere di circa diciotto metri, pesava a vuoto diciotto quintali e recava due serbatoi di benzina, con una capienza totale di trecento litri circa, ciò che assicurava un'autonomia di volo di tre ore e mezza.

L'aereo portava quindici bombe da trenta a quaranta chilogrammi, quindi in totale circa cinque quintali. Gli apparecchi erano inoltre dotati di una mitragliatrice Fiat con caricatore a pacchetti, istallata a prua della carlinga, con scarso raggio di tiro, mentre la parte posteriore era vulnerabilissima e doveva venir difesa, in caso di attacco, dall'osservatore col fucile.

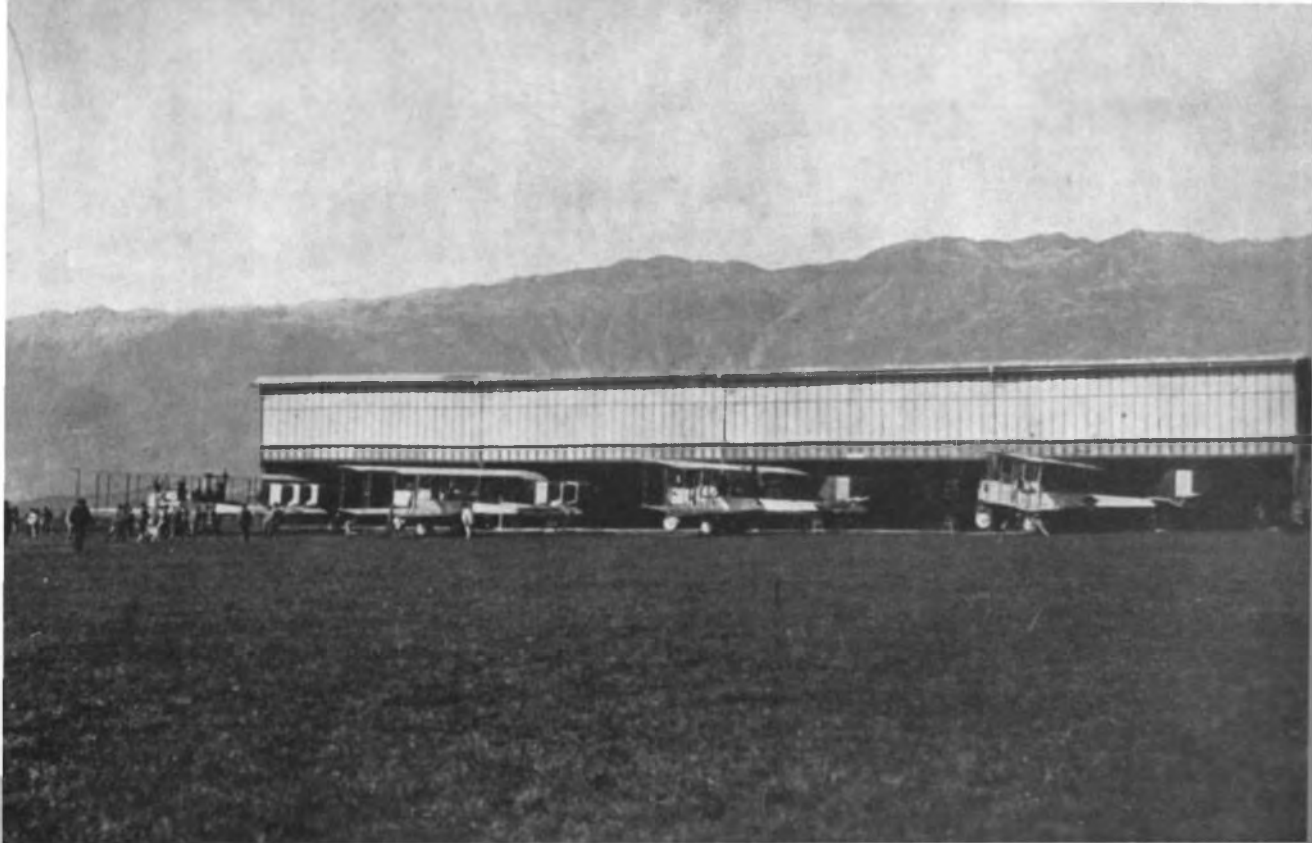
Nella sua progettazione e nella costruzione, effettuata in gran segreto negli stabilimenti di Vizzola Ticino, l'ideatore, ing. Gianni Caproni, si era servito dei consigli e dei suggerimenti di valorosi piloti e fra questi Luigi Bailo, Emilio Pensuti, Alberto Novellis di Coarazze ed altri. Benché costituisse un notevole progresso sulle costruzioni avatorie di quel tempo, l'apparecchio risultava piuttosto lento (118 chilometri all'ora), con scarsa capacità di salita (80 minuti per raggiungere i 3000 metri), naturalmente a pieno carico di benzina e di bombe.

Collaudatore del prototipo, realizzato nella primavera del 1915, era stato Pensuti, che lo aveva presentato a una Commissione ministeriale formata dai senatori Esterle e Colombo. Quest'ultimo nel 1910 era stato membro della Commissione di vigilanza della Scuola della Comina con un altro celebre pioniere dell'aviazione e dell'automobilismo: Arturo Mercanti, in veste di consulente tecnico e di esperto aeronautico.

Dalla Commissione ministeriale l'apparecchio fu approvato ed apprezzato, cosicché ne venne passata ordinazione per i primi dodici apparecchi, nonostante che i tre componenti la Commissione avessero espresso il parere che il prezzo richiesto dal costruttore per ciascun apparecchio fosse un po' troppo elevato: centotrentacinquemila lire. In seguito, con l'ordinazione di altri quattordici trimotori, si ottenne una riduzione di venticinquemila lire per ciascuno di essi.

I due « Caproni », costituenti la Sezione da bombardamento presso la XXI Squadriglia, eseguirono, subito, il giorno successivo alla costituzione della Sezione stessa, e precisamente il 20 agosto 1915, la prima azione di bombardamento sul Campo d'aviazione di Aisovizza, a oriente di Gorizia. I due apparecchi passarono e ripassarono più volte sui capannoni e le officine, causando col lancio delle bombe, danni ingenti (si riferisca questo termine all'efficienza dell'aviazione di allora).

Più intenso però fu l'effetto psicologico provocato dalla nuova e di gran lunga più potente arma comparsa sui cieli della guerra. Lo spavento e la sorpresa causate nei nemici dalla comparsa dei « Caproni », non impedirono ad essi di tentare di colpirli col fuoco di fucileria, e, al ritorno alla Comina, vennero notati molti fori di proiettili nelle ali dei due « Caproni », i quali, ciononostante, ripeterono il bombardamento del campo di Aisovizza — dal quale partivano gli apparecchi austro-ungarici a bombardare Udine, sede del Comando Supremo, — il giorno successivo 21 agosto, e nuovamente il 28 dello stesso mese.

Il 30 settembre giunsero alla Comina altri sei « Caproni » cosicché vi si procedette alla costituzione della prima Squadriglia da bombarda-

83. - Apparecchi « Caproni » davanti all'hangar costruito nel 1913 sul Campo di Aviano.

mento al comando del cap. Luigi Bailo, con alcuni fra i migliori e più esperti piloti militari, fra i quali possiamo citare Carlo Graziani, Oreste Salomone, Giulio Laureati, Ercole Ercole (futura Medaglia d'oro); Alberto Marenco Marenghi, Domenico Mondelli (ascaro), Luigi Carnevale, Oronzo Andreani e qualche altro.

SEMPRE NUOVE SQUADRIGLIE

Fece seguito la costituzione della II Squadriglia ad Aviano, al comando della quale e, insieme, al comando del Campo, venne designato il cap. Egidio Carta con alcuni eccellenti piloti, quali Virgilio Sala, Attilio Matricardi, Umberto Clerici, Oscar Lazzarini, Valentino Zanini, Croce. Fece seguito la costituzione, pure ad Aviano, della III Squadriglia Caproni, al comando del futuro « asso » della caccia, allora capitano, Pier Ruggero Piccio e, infine, alla vigilia della Terza Battaglia dell'Isonzo (ottobre 1915) venne costituita, ancora ad Aviano, una IV Squadriglia al comando del cap. Dario Ungania *(fig. 83)*.

Ad Aviano vi era anche una squadriglia di « Aviatik » per la difesa del Campo, al comando del cap. Coppini. Anche nella terza e quarta squadriglia, attorno ai comandanti, si notavano piloti di eccezionale valore

84. - Visita del gen. Cadorna alla Comina nell'ottobre del 1915.

85. - Il gen. Cadorna assiste ad un decollo dal Campo di Aviano.

aviatorio e di grande coraggio: Raul Moore, Amerigo Contini, Enrico Mazzetti, Luigi Visconti, Amedeo Turilli, Fernando Bonazzi, Ugo Rossi, Gino Lisa (futura Medaglia d'oro), Armando Armani, ecc.

Più volte, durante l'estate e l'autunno del 1915, la Comina ed Aviano vennero visitati dal Comandante Supremo dell'Esercito generalissimo Luigi Cadorna *(fig. 84* e *85)*, che effettuò anche dei voli sui « Caproni » assieme al Sottocapo di S. M. generale Porro, ispezionando dall'alto, le linee di combattimento, nostre e nemiche, dell'Isonzo *(fig. 86)*.

86. - I generali Cadorna e Porro e il cap. Carlo Graziani reduci da un volo sul « Caproni ».

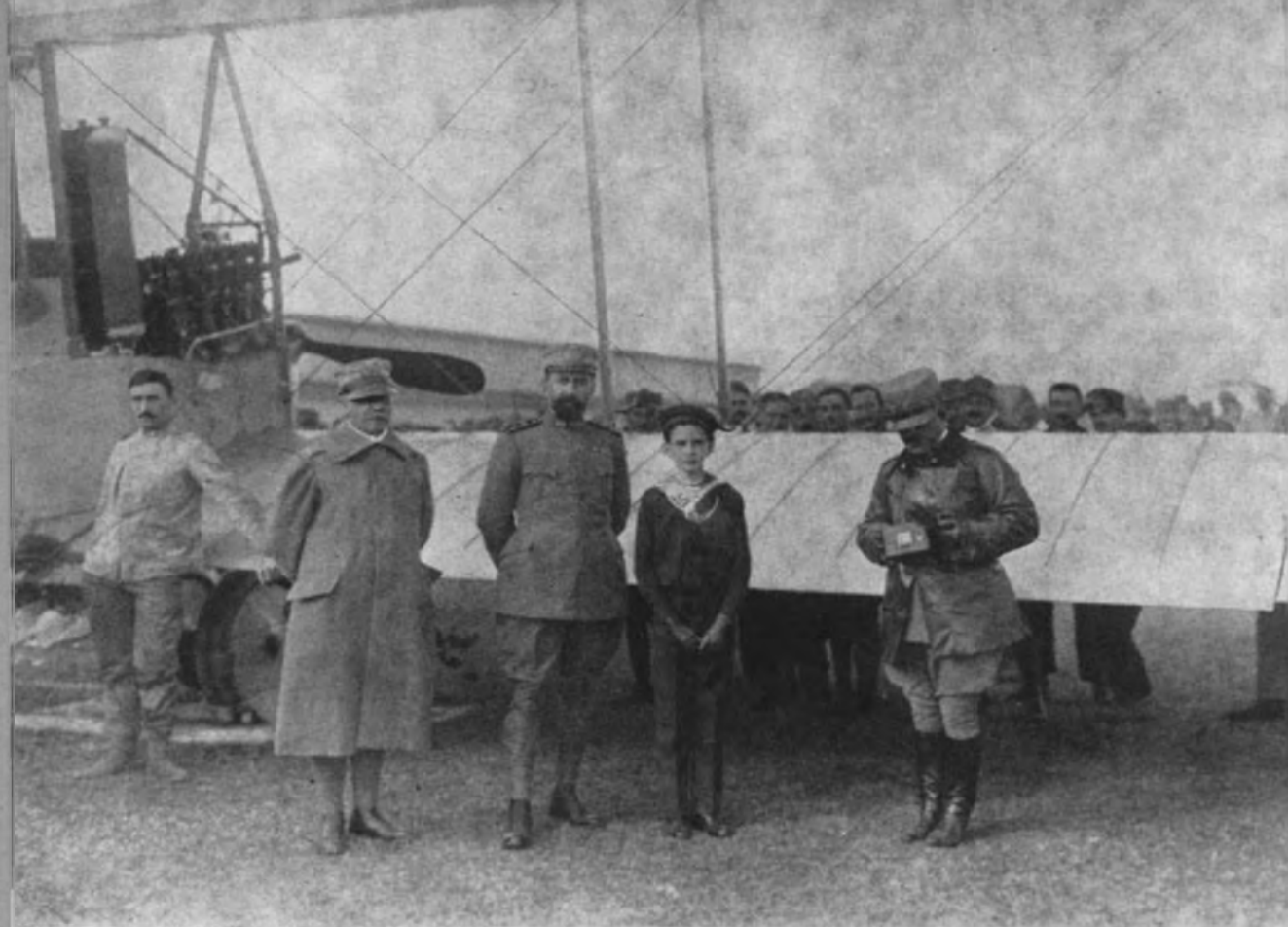
In ottobre, i due Campi d'aviazione, in pieno fervore di lavoro per l'organizzazione dei vari servizi, capannoni, officine, depositi di benzina e di esplosivi, vennero visitati dal principe ereditario, Umberto di Savoia, che era accompagnato dal proprio precettore generale Bonaldi e dall'ammiraglio Thaon di Revel *(figg. 87 - 88 - 89 - 90)*.

Dal Comandante del Battaglione Squadriglie Aviatori, ten. col. Barbieri, il Principe venne accompagnato a una minuziosa visita degli impianti e degli apparecchi, passò in rassegna gli equipaggi schierati ciascuno presso il proprio aereo, salì su un « Caproni » e chiese di venir addestrato all'uso della mitragliatrice di prua, suscitando grande entusiasmo fra gli ufficiali e i soldati *(fig. 91)*.

87. - Sono con Umberto di Savoia, in visita alla Comina, da sinistra, il gen. Bonaldi, il ten. Laureati, il cap. Graziani di S. Sepolcro e l'amm. Thaon di Revel.

88. - Umberto di Savoia s' intrattiene col cap. Graziani di S. Sepolcro presenti i suoi accompagnatori.

89. - Il Principe Umberto fra il cap. Graziani di S. Sepolcro, quasi nascosto dal gen. Bonaldi, e l'amm. Thaon di Revel sul Campo della Comina.

In novembre i due Campi d'aviazione vennero visitati pure dagli ufficiali componenti una Missione militare francese, capeggiata dal Mini-

90. - Fotografia ufficiale della visita dell'allora principe ereditario Umberto di Savoia alla Comina nell'ottobre 1915. Sono col Principe, da sinistra, il gen. Bonaldi, l'amm. Thaon di Revel e il magg. Barbieri. Alla destra del gruppo il motorista Pillinini.

stro della guerra d'oltralpe, Aristide Briand. Alcuni generali dell'esercito alleato vennero portati in volo sui « Caproni » e non esitarono ad esprimere la loro ammirazione per le ottime qualità degli apparecchi e per la perizia dei piloti. Anche il re, Vittorio Emanuele III, visitò più volte i due Campi d'aviazione delle brughiere pordenonesi, passando in rassegna gli equipaggi.

Con la costituzione del Comando Squadriglie Aviatori (ten. colonn. Barbieri), gli uffici del Comando stesso vennero stabiliti a Pordenone in Villa Cossetti. Nella sua giurisdizione esso comprendeva gli aeroporti di Campoformido (maggiore Gaviglio), Medeuzza (ten. col. De Siebert), Oleis (maggiore Gamarra) e S. Caterina (cap. Tacchini).

Il bombardamento del Campo d'aviazione d'Aisovizza venne ripetuto con maggior numero di « Caproni » il 19 ottobre 1915; otto apparecchi lanciarono 160 bombe e, durante tutta la durata della Terza Battaglia dell'Isonzo, i « Caproni » parteciparono alle azioni, bombardando le retrovie austro-ungariche.

Il 9 novembre, alla vigilia della Quarta Battaglia dell'Isonzo, i « Ca-

91 - Una delle cartoline a ricordo della visita del principe Umberto ai Campi della Comina e di Aviano edita dal Comitato di assistenza civile di Pordenone.

proni » bombardarono la stazione ferroviaria di S. Michele del Carso e le officine di artiglieria nei pressi di S. Pietro di Gorizia. Altri bombardamenti dei « Caproni » si ebbero il 12 novembre sulla stazione di S. Michele, il 18 su quella di Gorizia, il 19 e il 21 sul Campo d'aviazione di Aisovizza e, ancora, il 21 sulla stazione di S. Daniele del Carso.

Non frenarono lo slancio dei nostri aviatori le insidie del fuoco contraereo, con i fucili e con i primi pezzi d'artiglieria, che causarono il ferimento di qualche membro degli equipaggi. Fra le azioni di bombardamento dell'inverno va citato, quello della fine di gennaio 1916, che fu uno dei primi tentativi di bombardare Lubiana con dieci « Caproni », durante il quale un solo apparecchio quello di Clerici e Lazzaroni, appartenente alla II Squadriglia, raggiunse il capoluogo sloveno.

L'EPICO « RAID » DI LUBIANA

Maggiore efficacia ebbe, il 18 febbraio 1916, un'altra incursione su Lubiana effettuata da sette « Caproni ». Incursione memorabile per vari motivi: sia perché per la prima volta si ebbe l'impiego sul nostro fronte degli aeroplani da caccia « Fokker » con mitragliatrice fissa sparante attraverso le pale dell'elica, sia per l'eroica vicenda del « Ca. 478 », l'« Aquila Romana » di Barbieri, Bailo e Salomone.

Dopo la parzialmente riuscita incursione su Lubiana, il Comando Supremo aveva disposto per una ripetizione del bombardamento sul capoluogo sloveno con due obiettivi: *psicologico,* quale ritorsione ai bombardamenti degli apparecchi austriaci sulle città friulane e venete, *pratico:* perché Lubiana era sede di importanti comandi militari austro-ungarici. Per assicurare la miglior riuscita del *raid,* importante anche dal punto di vista aviatorio, oltre che militare, si procedette ad un'accuratissima prepa-

92. - Il ten. col. Alfredo Barbieri, comandante del Campo di Aviano.

razione degli apparecchi, tanto che per questo motivo e per le poco favorevoli condizioni atmosferiche invernali, l'azione venne più volte rinviata.

Poiché nei Campi della Comina e di Aviano, si parlava apertamente di questa progettata azione, è possibile, anzi è probabile, che i servizi d'informazione austriaci ne abbiano avuto sentore, cosicché prepararono la difesa per tempo, affidandola ad alcune squadriglie di aeroplani da caccia « Fokker » germaniche.

Dieci apparecchi « Caproni » partirono, all'alba del 18 febbraio 1916, un'alba brumosa e gelida, dai

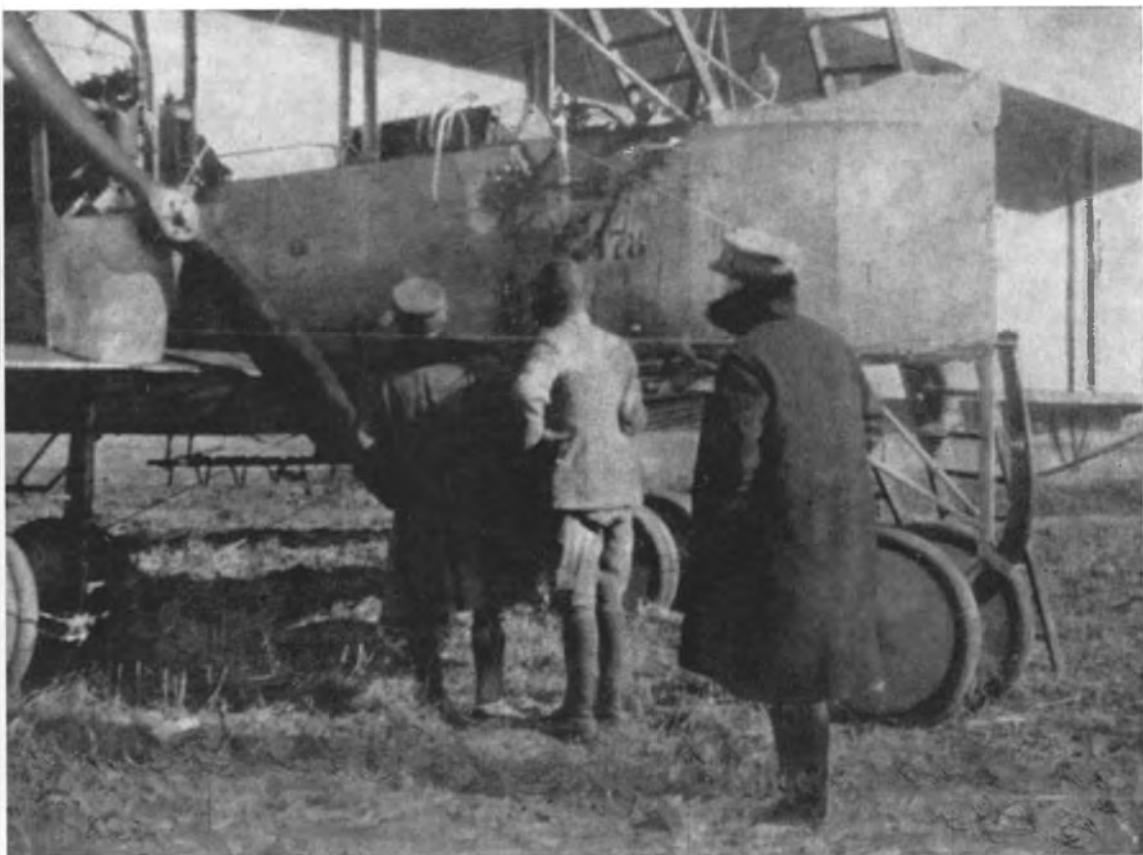
93. - Il cap. Oreste Salomone davanti ad un caccia « Nieuport ».

94. - Il cap. Luigi Bailo.

nostri due Campi della Comina e di Aviano. Tre di essi, prima ancora di aver raggiunta la linea del fronte, dovettero far ritorno ai campi per cattivo funzionamento dei motori. Gli altri sette proseguirono e precisamente i sette dei quali parla il « Bollettino » del Comando Supremo del 19 febbraio. Un altro apparecchio dovette pure rientrare al campo per guasti, ma dopo un'ora, tornò, a decollare, e raggiunse, sempre col ritardo di un'ora, la méta, effettuando regolarmente il bombardamento sugli obiettivi che gli erano stati assegnati.

L'azione doveva venire comandata da Gabriele d'Annunzio, ma il Poeta aveva partecipato il giorno innanzi a un'altra azione aviatoria di guerra e non potè raggiungere in tempo utile Pordenone. Sicché il suo posto, al comando dei dieci « Caproni », venne preso dal ten. col. Alfredo Barbieri *(fig. 92)*, che, com'è ben noto, trovò nell'impresa una morte gloriosa.

L'episodio, sul quale abbiamo una copiosissima letteratura, avvenne durante il volo di andata. Sorvolando la Selva di Ternova, l'apparecchio « Ca. 478 », venne attaccato da due « Fokker » e le raffiche di mitragliatrice colpirono a morte il ten. col. Barbieri e ferirono gravemente il cap. Salomone *(fig. 93)* alla testa e il cap. Bailo *(fig. 94)*. Quest'ultimo cercò di far scudo col proprio corpo al cap. Salomone e venne nuovamente colpito e ucciso. Nonostante la ferita al capo e i danni subiti dall'apparecchio che ne rendevano difficile il comando, Salomone, scostato da sé il corpo del cap. Bailo, riuscì ugualmente a riportare l'apparecchio entro le nostre linee, atterrando al Campo d'aviazione di Gonars *(fig. 95)*, dove venne soccorso dal comandante del Campo, il pioniere della Comina, cap. Alberto Novellis di Coarazze.

Tutti gli apparecchi che parteciparono al *raid* di Lubiana, subirono gravi danni dagli attacchi degli aeroplani austro-germanici *(fig. 96)*; un altro dei « Caproni » venne perduto, costretto ad atterrare, al ritorno da Lubiana, nei pressi di Gorizia. Il « Ca. 703 » della IV Squadriglia era pilotato dal cap. Visconti e dal cap. Turilli. Visconti venne colpito a morte e Turilli ferito. L'altro apparecchio della I Squadriglia, il « Ca. 479 »,

95. - Il « Caproni 478 » denominato « Aquila romana » di Barbieri, Salomone e Bailo sul Campo di Gonars al ritorno dal raid su Lubiana.

partito alle ore 7.30 dalla Comina con un armamento di dieci bombe da 90 chili e cinque da 162 chilogrammi, navigava alla quota di 2800 metri, sulla Selva di Ternova, e il suo equipaggio composto dal cap. Ercole (futura Medaglia d'oro) e dal tenente Laureati, fu spettatore impotente dal dramma di Salomone, Barbieri e Bailo.

Ercole e Laureati invertirono la rotta per recare soccorso ai compagni ma, visto che l'« Aquila Romana » riprendeva la via del ritorno, proseguirono verso l'obiettivo del bombardamento. Causa un guasto al motore centrale il ritorno venne effettuato per Trieste, dove l'apparecchio venne fatto segno al fuoco contraereo. Per la diminuita efficienza, esso rientrò alla Comina verso mezzogiorno, rasentando quasi il terreno.

Diamo i nominativi degli eroici piloti dei sei apparecchi che raggiunsero Lubiana: « Ca. 479 » (I Squadr.) cap. Ercole Ercole, ten. Giulio Laureati; « Ca. 712 » (II Squadr.) ten. Umberto Clerici, caporale Oscar Lazzarini; « Ca. 482 » (III Squadr.) cap. Giulio Palma di Cesnola, cap.

Luigi Carnevale; « Ca. 703 » (IV Squadr.) cap. Gaetano Turilli, cap. Tullio Visconti; « Ca. 487 » (VII Squadr.) cap. Piero Gregorini, serg. Gaudenzio Signorini; « Co. 715 » (VII Squadr.) sottoten. Leone De Renzis, caporale Amerigo Contini.

Aggiungeremo un particolare storico: la denominazione « Aquila Romana » era dovuta al fatto che l'apparecchio era stato donato all'esercito da una società di nostri connazionali emigrati nel Brasile, associazione patriottica che si denominava, appunto: « Aquila Romana ». In appendice riportiamo una delle più vivide descrizioni del dramma di questo apparecchio, dovuto alla penna di Gabriele d'Annunzio, che descrisse l'episodio nel suo volume di ricordi di guerra, il *Notturno*.

L'azione di Lubiana e l'eroismo degli aviatori che vi parteciparono, ebbero in tutta la Nazione una profonda risonanza. Particolarmente a Pordenone, dove i valorosi piloti erano conosciutissimi per la lunga permanenza nei Campi d'aviazione della Comina e di Aviano. Il cordoglio per i Caduti e l'ammirazione per i superstiti furono diffusi e sentiti. Le salme gloriose del ten. col. Barbieri e del cap. Bailo furono collocate nell'atrio di Palazzo Cossetti trasformato in camera ardente e, si può dire, tutta la popolazione sfilò commossa davanti ai feretri.

Il 20 febbraio ebbero luogo i funerali, ai quali parteciparono gli alti Comandi dell'Aviazione, gli Addetti militari delle Nazioni alleate, una folla di ufficiali e sottufficiali aviatori e di tutte le armi, le Autorità cittadine allora in carica, mentre la popolazione, commossa e reverente, fece ala lungo tutto il percorso del corteo.

Al comando della gloriosa I Squadriglia « Caproni » fu designato, in luogo di Bailo, l'eroico cap. Oreste Salomone, il quale venne inoltre decorato di Medaglia d'oro al Valor Militare con la seguente motivazione:

« Ferito al capo in lotta aerea, benché il sangue gli offuscasse la vista e il corpo inerte d'uno dei suoi compagni uccisi gli rendesse difficile il governo del velivolo, rifiutava sdegnosamente di arrendersi alle intimazioni degli aviatori nemici e proseguiva, imperterrito, la lotta, mentre le pallottole di mi-

96. - « Caproni », reduci da Lubiana, intercettati dalla caccia austriaca nel cielo di Doberdò, fotografati dalle linee nemiche.

tragliatrici gli grandinavano intorno. Col motore funzionante irregolarmente, manovrando a bassa quota in mezzo alle raffiche di artiglierie contraeree nemiche, riusciva a discendere in uno dei nostri Campi ove con sentimento di elevatissimo cameratismo e con profonda coscienza del dovere, si occupava dei compagni e delle bombe inesplose ancora sospese all'apparecchio. - Aidussina, 18 febbraio 1916 ».

L'INTENSA ATTIVITA' DEL 1916

Ma il *raid* di Lubiana ebbe anche conseguenze di ordine tecnico: esso aveva dimostrato la necessità di fare scortare da apparecchi da caccia i « Caproni » durante il sorvolo del territorio nemico e la necessità di una protezione posteriore degli apparecchi. Venne ideato il « gabbione » (*fig. 97*), una specie di torretta circolare, situata sopra il motore centrale, dove prendeva posto il mitragliere che, dalla cintola in su, sovrastava il piano superiore dell'apparecchio e poteva fare scorrere sul cerchio formante il bordo della torretta, la mitragliatrice Fiat, disponendo così di un largo raggio di tiro. In più, presso ogni posto di pilotaggio ai lati della carlinga, venne collocata una pistola mitragliatrice a due canne con portata di tiro a breve distanza.

97. - Il « gabbione » del « Caproni » con il mitragliere per la difesa posteriore del bombardiere.

Meglio protetti e aumentati di numero, i « Caproni » della Comina e di Aviano, svolsero nel 1916 un'intensa attività. Alla Comina, nella primavera del 1916, venne costituita una nuova Squadriglia, l'VIII, al comando del cap. Luigi Govi (*fig. 98*). Ad Aviano vennero costituite due altre Squadriglie, la VI e la VII, al comando rispettivamente dei cap. Adolfo Resio e Domenico Mondelli, l'ascaro.

Poco dopo la sua costituzione, al comando della VI Squadriglia, in luogo del cap. Resia, trasferito al comando della III al posto del cap.

98. - L'VIII Squadriglia « Caproni » della Comina nella primavera del 1916. In piedi sulla carlinga il cap. Luigi Govi, a fianco dell'urna porta-bandiera il cap. Umberto Rossi, in piedi al centro con la mano al petto il ten. Luigi Gori, alla sua destra il s. ten. Amerigo Contini, alla sua sinistra il ten. Maurizio Pagliano e il cap. Barbarisi.

Piccio promosso maggiore, e trasferito alla caccia, assunse il comando il cap. Ferruccio Rossi. Con le nuove Squadriglie venne istituito un nuovo Comando: il IV Gruppo aeroplani da bombardamento, con sede a Villa Cossetti, al comando del ten. col. Lelio Gaviglio. La V Squadriglia « Caproni », venne pure costituita nello stesso periodo a Verona, al comando del cap. Oronzo Andreani, pur essa compresa nel IV Gruppo da bombardamento.

L'offensiva austriaca del Trentino, cominciata il 14 maggio 1916, richiese un largo impiego dei « Caproni » della Comina e di Aviano. Equipaggi e personale a terra si prodigarono con vivissimo impegno, gli uni nelle frequenti incursioni, gli altri per mantenere efficienti gli apparecchi.

Numerosi furono gli episodi di valore e, purtroppo vi furono anche perdite gloriose. Il 16 giugno, il « Ca. 704 », pilotato dal comandante la IV Squadriglia, cap. Ungania, con secondo pilota il ten. Mazzetti, decollò alle ore 6 da Aviano e raggiunse l'alta Valle di Non. Dopo aver eseguito fotografie del ponte di Roana e della strada da Camporòvere a Val d'Assa, l'apparecchio sganciò le bombe sugli attendamenti nemici. Attaccato da un primo apparecchio nemico, Ungania rispose con la mitragliatrice di prua, riuscendo a colpire ripetutamente l'« Aviatik », che perdette quota, scomparendo dietro un costone dei monti probabilmente abbattuto. Un secondo « Aviatik » attaccante, pur esso colpito, avendo osservata la fine del compagno, rinunciò all'attacco e battè in ritirata.

L'apparecchio di Ungania e Mazzetti, rientrò ad Aviano assai malconcio per il tiro da terra; ma il 25 giugno lo stesso « Ca. 704 », con

Ungania e Mazzetti, ripartiva da Aviano per un'altra azione sul Trentino. Sulla via del ritorno nel cielo di Bassano del Grappa, dalla quota di 2000 metri, il « Caproni » cominciò ad abbassarsi con ampie spirali, ma dalla quota di 300 metri, la discesa si trasformò in caduta. Inclinandosi sempre più in avanti, l'apparecchio s'infranse a terra e i due piloti e l'osservatore rimasero uccisi.

L'aereo venne trovato colpito in più punti da schegge, da pallottole di *shrapnell* e di mitragliatrice. Dal forte numero di bossoli trovati entro i raccogli-bossoli delle mitragliatrici, si arguì che l'apparecchio aveva sostenuto un furibondo combattimento e, ciononostante, i due valorosi piloti erano riusciti a riportarlo entro le linee italiane.

Di un altro cruento episodio fu protagonista l'equipaggio del « Caproni » pilotato dallo stesso comandante la II Squadriglia, cap. Egidio Carta, con secondo pilota il ten. Virgilio Sala e con mitragliere il serg. Saletta *(fig. 99)*. Durante un'incursione nella valle di Non, per bombardare e fotografare il ponte di Noara, il cap. Carta — che alla valentia di pilota accoppiava un rigoroso senso del dovere militare — indugiò nell'azione, passando e ripassando sull'obiettivo a quota relativamente bassa, incurante dell'intenso fuoco contraereo.

L'apparecchio venne ripetutamente colpito e il cap. Carta rimase

99. - Piloti e addetti alla II Squadriglia « Caproni » di Aviano partecipanti al raid su Lubiana. Sulla sedia il cap. Egidio Carta, in piedi alla sua destra il serg. Lazzarini e il serg. Brambilla, accovacciato in prima fila col berretto in testa il ten. Fioretti, inginocchiato e di profilo Vittore Polesello, alla sinistra seduti in primo piano il cap. Giuliani e il ten. Virgilio Sala, in piedi in primo piano il cap. Giuliani e il ten. Virgilio Sala, in piedi in primo piano col berretto in mano il mitragliere Saletta.

ferito ad una gamba. Da una granata contraerea, uno dei motori venne quasi staccato dai suoi sostegni, cosicché il motorista dovette arrampicarsi sulle strutture e legare con la cinghia dei pantaloni il motore all'apparecchio, che potè far ritorno, benché con notevole ritardo, grazie alla valentia dei piloti, al Campo di Aviano, quando già tutti erano preoccupatissimi per la sorte dell'apparecchio e dell'equipaggio. Dopo la guarigione il comandante Carta venne promosso maggiore e trasferito in Albania al comando dell'VIII Gruppo Aeroplani. Al comando della II Squadriglia lo sostituirono il cap. Artuso e successivamente il cap. Matricardi.

Fra le azioni di bombardamento delle Squadriglie di Aviano e della Comina, durante la controffensiva italiana sul Trentino, si ebbe la prima incursione a massa sul Campo d'aviazione di Pergine, alla quale presero parte trentaquattro « Caproni ». Nell'estate del 1916, con l'affluire ai Campi di nuovi apparecchi e di nuovi piloti, brevettatisi nelle Scuole sorte all'interno della Penisola durante la guerra, oppure provenienti, dopo un rigoroso tirocinio, dalle Squadriglie da difesa e da ricognizione, altre Squadriglie vennero costituite: la IX a Verona, la X e la XIV a Campoformido, l'XI a Tabiraga (Albania), la XIII alla Comina e la XV ad Aviano.

TRENTINO E GORIZIA

Durante la controffensiva sugli Altipiani, il 29 giugno 1916, un « Caproni » del Campo di Aviano, pilotato dal sottoten. Sattanino di Genova, con secondo pilota il soldato volontario Giovanni Facta di Pinerolo, figlio dell'on. Facta, veniva colpito in pieno da una granata contraerea, che causò gravi danni all'apparecchio lasciando incolumi i quattro componenti l'equipaggio. Benché l'apparecchio fosse assai malconcio, gli aviatori proseguirono coraggiosamente l'azione ed effettuarono il bombardamento sull'obiettivo stabilito, pur essendo rimasti staccati dal resto della formazione.

Il velivolo così isolato e sconquassato, impossibilitato a conservare una quota di sicurezza, rimase facile preda del continuo fuoco contraereo, e più volte nuovamente colpito, precipitò sulla terra di nessuno fra le linee italiane e quelle austriache. Facta e il mitragliere rimasero uccisi, il pilota Sattanino e l'osservatore, gravemente feriti. Ai quattro aviatori venne assegnata la Medaglia d'argento.

Altri gloriosi Caduti dell'estate 1916 furono i piloti Romelli e D'Odorico con il mitragliere Zanetti. Era Romelli uno dei migliori piloti della III Squadriglia di Aviano, D'Odorico era un giovane bello, alto e forte, di grande coraggio e capacità. Nell'agosto 1916, durante il bombardamento di Fiume, un motore si fermò in volo. Mentre l'apparecchio precipitava, D'Odorico, lasciando Romelli solo al comando, si arrampicò sull'ala a riparare il guasto, malgrado l'incomoda posizione e il furioso vento di marcia.

La bravura dei due piloti fu purtroppo vana. Il 13 settembre 1916, diretto a bombardare la zona di Trieste, l'apparecchio si incendiò in volo. Nonostante gli sforzi dell'equipaggio, non fu possibile domare le fiamme. Il « Caproni » si avvitò e nell'urto contro la terra, le bombe scoppiarono.

Durante l'anno 1916, oltre all'offensiva austro-ungarica nel Trentino, si ebbe un altro importante avvenimento bellico: la Battaglia per la presa di Gorizia (8 maggio), alla quale presero parte intensamente le Squadriglie « Caproni » della Comina e di Aviano. Il 1° agosto una squadriglia, scortata da apparecchi da caccia, rovesciò quattro tonnellate di bombe sul silurificio Whitehead di Fiume, azione che costò la perdita di un apparecchio costretto dal fuoco nemico, ad atterrare presso Volosca. Un apparecchio nemico risultò abbattuto dai « Nieuport » di scorta.

Il 6 agosto, nonostante l'atmosfera temporalesca, venne bombardato il nodo ferroviario di Opicina e il 9 agosto da diciotto « Caproni » vennero lanciate novanta bombe, per un totale di quattro tonnellate, sulle stazioni di Prebacina e di Dornberg, nonché su magazzini militari. Quest'azione venne ripetuta il 15 agosto da altri quattordici « Caproni », col lancio di due tonnellate e mezza di bombe.

Nella tarda sera del 12 settembre si ebbe un'incursione aerea nemica su Pordenone. Gli apparecchi di difesa dei Campi della Comina e di Aviano si alzarono in volo e, guidati dai fasci di luce delle fotoelettriche, impedirono agli assalitori di raggiungere gli obiettivi: i Campi d'aviazione. Cosicché i velivoli crociati sganciarono le bombe a casaccio, senza arrecare danno alcuno.

Nel pomeriggio del 13 settembre, ventidue « Caproni », scortati da « Nieuport », bombardarono a Trieste, l'arsenale del Lloyd, la stazione di idrovolanti e le navi in costruzione nei bacini. Vennero sganciate centosettantadue bombe per un totale di cinque tonnellate. Il fuoco contraereo e attacchi di aeroplani nemici non impedirono ai « Caproni » di tornarsene, tutti, ai rispettivi aeroporti.

Con l'aumento delle squadriglie, il Battaglione Aviatori era stato trasformato in Raggruppamento Squadriglie da bombardamento,

100. - Il magg. Ernesto La Polla comandante il Raggruppamento Squadriglie da bombardamento « Caproni » del Campo della Comina.

col comando a Pordenone in Villa Cossetti e quale comandante il magg. Ernesto La Polla (*fig. 100*), il pioniere napoletano già ricordato.

Il Raggruppamento era diviso in due Gruppi: il IV alla Comina, comandante il magg. Luigi Falchi. Oltre alle tre Squadriglie della Comina, la I, la VIII e la XIII, comprendeva anche le due Squadriglie di Campoformido (X e XIV) e l'XI Gruppo ad Aviano, comandato dal magg. Pietro Opizzi, con ai suoi ordini sei Squadriglie: II, III, IV, VI, VII, XV. I due Gruppi comprendevano insieme una quarantina di « Caproni ».

Le azioni si reiterarono: il 17 settembre dodici « Caproni » bombardarono le stazioni ferroviarie di Duttogliano e Scoppo sul Carso; ai primi di novembre la Nona Battaglia dell'Isonzo vide intervenire intensamente i « Caproni », come ogni altra specialità aerea italiana.

EPISODI GLORIOSI

Il 1° novembre una brutta avventura accadde allo stesso comandante dell'VIII Squadriglia, cap. Luigi Govi, il quale, sul « Ca. 1183 » « Asso di quadri », con secondo pilota il serg. Alessandro Borello e mitragliere il soldato Massimo Bianchetti, aveva compiuto, dalla costituzione della Squadriglia, numerosissime azioni spericolate, dando l'esempio di capacità e di sprezzo del pericolo ch'è costume di ogni buon comandante.

L'apparecchio decollò per primo per recarsi a bombardare la stazione di Volciadraga sul Carso. Govi era romagnolo di Carpi, Borello aveva diciannove anni, Bianchetti era un veterano, rientrato dalla Francia, dove aveva militato in cavalleria e, in Marocco, aveva riportato in vari combattimenti, sette ferite e un colpo di lancia alla testa. Sentiva l'aviazione e la guerra con un sentimento di emulazione sportivo.

Mentre volavano per raggiungere l'obiettivo, sopra la linee di combattimento, un colpo scosse il grande apparecchio. Da tremila metri di quota, il « Caproni » cominciò a precipitare, il motore centrale aveva preso fuoco. Bianchetti afferrò l'estintore di bordo e, scavalcata la carlinga, tentò di spegnere l'incendio, che dal motore si era diffuso all'ala. Ma nonostante la sua abnegazione che gli procurò ustioni alle mani, non riuscì nell'intento e allora chiamò in soccorso il suo comandante.

Govi lasciò ai comandi Borello da solo ed accorse ad aiutare il mitragliere. Assieme riuscirono a domare le fiamme in pochi secondi, mentre l'aereo continuava a precipitare. Con un solo motore efficiente e un'ala bruciata e lacerata, Borello riuscì ugualmente ad effettuare, nei pressi di Villa Vicentina, un atterraggio regolare, salvando la vita sua e dei suoi compagni ed evitando altri danni all'apparecchio che, riparato, tornò presto in squadriglia. Ai tre membri dell'« Asso di quadri » venne assegnata la Medaglia d'argento al Valor Militare.

Altri episodi, che ebbero a protagonisti valorosi aviatori, si verificarono il 3 dicembre durante un'azione di bombardamento sugli accantonamenti di truppe a Dorimberga e a Tabrer (Vipacco). Un « Caproni » della I Squadriglia della Comina, comandato dal ten. Francesco Broili di Udine, venne attaccato da caccia nemici. Aspro e lungo fu il combattimento, ma

si risolse vittoriosamente per i nostri. Con l'esperta guida di Broili, zigzagando per evitare gli attacchi avversarii e per offrire al mitragliere un favorevole raggio di tiro, riuscì ad abbattere un apparecchio avversario ed a costringere alla fuga gli altri.

Nell'azione del giorno successivo il « Ca 1233 » si trovò al centro di un intenso fuoco nemico. Il serbatoio di destra venne colpito e il pilota Mazzoni tentò, vanamente, arrampicandosi sul castello del motore, di turare con la giacca i fori dai quali sprizzava la benzina. Continuando intenso il fuoco antiaereo, vennero colpiti il motore centrale e quello di sinistra, cosicché l'apparecchio fu costretto ad atterrare in territorio nemico, nei pressi di Selo.

I piloti Mazzoni e Borra, feriti, vennero fatti prigionieri e pure prigioniero rimase l'osservatore Guizzanti, mentre il mitragliere Castoldi era stato freddato da due pallottole al cuore nella sua torretta. Il 7 dicembre vennero bombardati il Campo d'aviazione di Prosecco e lo scalo idrovolanti di Trieste, azione che venne ripetuta nelle notti del 14 e del 16. Il 20 venne bombardata nuovamente la stazione di Dorimberga. Vennero altresì presi di mira altri obiettivi militari sul Carso.

L'IMPIEGO NOTTURNO DEI « CAPRONI »

Fu nel dicembre 1916, come sopra accennammo di sfuggita, che si iniziò l'impiego notturno dei bombardieri, finché all'inizio del 1917, cominciò ad arrivare ai Campi d'aviazione e a venir consegnato alle Squadriglie, un nuovo tipo di « Caproni », più veloce, più potente e capace di maggior carico di bombe. Il nuovo tipo di « Caproni », aveva tre motori « Isotta Fraschini V4B » da 150 cavalli nominali ciascuno, ma 160 HP effettivi. A carico completo disponeva di una velocità di 135 chilometri orari e poteva raggiungere i 3000 metri di altezza — quota abituale di crociera dei « Caproni » — in venti minuti e i 4000 metri in trentacinque minuti. Poteva portare in volo quattro quintali circa di esplosivi e cioè due bombe da 75 chili e dieci da 25 chili. Anche l'armamento era più potente: a poppa, sulla torretta metallica aveva tre mitragliatrici a sparo simultaneo e a prua due mitragliatrici.

Un bombardamento del Campo d'aviazione di Prosecco e dello Scalo idrovolanti di Trieste, venne effettuato da un rilevante numero di « Caproni » il 12 gennaio 1917; ma in seguito, le condizioni atmosferiche invernali impedirono l'impiego su larga scala dei « Caproni », che tuttavia effettuarono qualche azione sulle retrovie dello schieramento nemico.

Le azioni in grande stile ripresero in aprile, in preparazione alla Decima Battaglia dell'Isonzo. In quel mese vennero sistematicamente colpite dai « Caproni » le stazioni di Prebacina e Volciadraga nella valle del Frigido, con azioni a bassa quota (14 aprile), il Vallone di Chiapovano (18, 19, 20 aprile), Dorimberga e Comeno (19 aprile), il nodo ferroviario di Prebacina (22 aprile).

Fu durante una di queste azioni che l'apparecchio pilotato dal ten. Gino Lisa di Torino (futura Medaglia d'oro), dal serg. Barberi di

Genova, con mitraglieri Sacco di Genova e Ciucio di Cagliari, mentre sganciava le bombe sull'obiettivo, venne colpito dal tiro contraereo e s'incendiò. Uno dei due piloti e il mitragliere, mentre l'apparecchio precipitava, riuscirono con gli estintori di bordo a domare le fiamme e a riportare il « Caproni » ad Aviano, con un motore silenzioso e con un'ala quasi bruciata.

Nella notte fra l'1 e il 2 maggio, una grossa formazione di « Caproni » bombardò gli impianti militari di Opicina e Prosecco: azione resa particolarmente difficile dalle sfavorevoli condizioni atmosferiche con diffusi annuvolamenti. Il « Ca. 1181 » della I Squadriglia della Comina, pilotato dal ten. Guido Taramelli e dal serg. Alessandro Castigliano con il mitragliere Josef Napoli, partito alle 23.20 dal Campo, raggiunta Punta Sdobba, causa la nebbia, decise il ritorno, e vagò lungamente senza riuscire a trovare il campo per l'atterraggio.

Rimasti senza benzina, i due piloti decisero allora una discesa di fortuna sul greto del Piave presso Crocetta del Montello. L'atterraggio si annunciava pericolosissimo, perché l'apparecchio aveva ancora a bordo il carico delle bombe. Tuttavia, per la bravura dei piloti, la manovra riuscì in modo soddisfacente e il « Caproni » se la cavò con pochi danni.

Nella stessa azione, analoga avventura occorse al « Ca. 1257 », esso pure della I Squadriglia — pilotato dal sottoten. Gilberto Errera e dal serg. Alessandro Fossati con mitragliere il soldato Angelo Broggini — partito dalla Comina alle 23.30, effettuò regolarmente il bombardamento, ma al ritorno perdette l'orientamento nella nebbia ed atterrò distruggendo l'apparecchio, sul greto del Piave presso Cimadolmo. Il secondo pilota Fossati si fratturò una gamba, gli altri dell'equipaggio se la cavarono con leggiere contusioni.

SEMPRE NUOVE IMPRESE

Fecero seguito, in maggio per la Decima Battaglia dell'Isonzo, i bombardamenti della ferrovia di Rifemberga, di S. Daniele del Carso e degli impianti di Chiapovano (10, 11 e 12 maggio). Nella notte dal 10 all'11 maggio, un « Caproni » solo, l'apparecchio 2378 « Asso di picche », pilotato dal comandante stesso dell'VIII Squadriglia — cap. Maurizio Pagliano, che aveva sostituito il cap. Govi, promosso e trasferito a più importante compito — con secondo pilota il ten. Luigi Gori ed osservatore il cap. Berbarini, effettuò, con grande audacia, il primo bombardamento degli impianti del porto di Pola, provocando un incendio in quell'arsenale.

Durante la Decima Battaglia dell'Isonzo, il 24 maggio, si svolse sulle retrovie austriache una massiccia incursione di trentaquattro « Caproni » scortati da una trentina di caccia, alla quale fece seguito una seconda ondata di apparecchi di minor mole: « Farman », « Voisin », « SP2 », « SAML », ecc. Fu questo il primo impiego in massa dell'aviazione nel campo tattico.

Una paurosa avventura occorse in tale occasione all'equipaggio di un « Caproni » formato dal ten. Ettore Della Cella e dal serg. Vittorio Romagnino (piloti) e dai soldati Emilio Blesso (mitragliere) e Gino Salvadori

(osservatore). Staccatosi dalla formazione, il « Caproni » venne attaccato simultaneamente da tre caccia austriaci. Blesso, un ventenne già decorato al valor militare, rispose coraggiosamente dalla torretta al fuoco ma, mentre cambiava caricatore, venne fulminato da una palla in fronte, mentre altre scariche di mitragliatrice colpivano in più punti (motori, ali, strutture) l'apparecchio. Il tenente Della Cella sostituì nella torretta il mitragliere ucciso, e continuò il combattimento, mentre l'apparecchio al comando di Romagnino rientrava nelle linee italiane ed atterrava fuori campo per evitare l'incendio.

Il 1° giugno i « Caproni » bombardarono la zona di Barcola, il 3 giugno Chiapovano, S. Lucia di Tolmino e Rifemberga. Il 10 giugno, inizio della Battaglia dell'Ortigara, la II Squadriglia partecipò al bombardamento della stazione di Caldonazzo.

Il « Ca. 2382 », avente come primo pilota il comandante stesso della Squadriglia cap. Attilio Matricardi, secondo pilota il serg. Oscar Lazzarini, osservatore il cap. Giuliani e mitragliere il serg. Arlunno, partito alle 9.20 da Aviano e raggiunta la quota di 3800 metri, causa un banco di nuvole, perdette contatto con la formazione all'imbocco della Val d'Astico. L'apparecchio raggiunse ciononostante l'obiettivo, sganciò le bombe e prese le fotografie dell'azione, per quanto fatto segno al tiro di molestia di un apparecchio nemico.

Ma nel ritorno, ben sei apparecchi austriaci assalirono il « Caproni »: due idrovolanti, due « Ogo » e due « Albatros ». Il mitragliere ferito alle gambe, venne sostituito in torretta da Matricardi, che rispose coraggiosamente al fuoco, mentre attorno gli grandinavano le pallottole che forarono i serbatoi e i radiatori dei motori, provocando la fermata del motore di destra e di quello centrale. Un « Albatros », avvicinatosi a meno di cinquanta metri al nostro apparecchio, cessò il fuoco e precipitò a picco, ciò che rese più prudenti gli altri, i quali dopo altri attacchi da lontano, se ne andarono.

Il « Caproni », col solo motore di sinistra danneggiato anch'esso, riuscì ad imboccare la Val d'Astico ed a planare su Arsiero fra il fuoco di fucileria dei fanti austriaci. L'aereo atterrò in terreno accidentato, investendo con le ruote un muretto e svellendo un palo telegrafico, per frantumarsi infine sulla strada Arsiero-Seghe. Rimase contuso l'osservatore Giuliani. Il cap. Matricardi venne decorato di Medaglia d'argento.

Il 19 giugno, giorno in cui venne conquistata la vetta dell'Ortigara, trenta « Caproni » presero parte all'azione. Sui due campi della Comina e di Aviano, si ebbe in tali giornate, un'attività febbrile. I grossi apparecchi, rientrando dalle azioni, venivano presi quasi d'assalto da motoristi e specialisti, riforniti rapidamente di benzina e di bombe e subito ripartivano per un'altra azione.

In luglio il Comando del IV Gruppo Aeroplani, sempre alle dipendenze del ten. colonn. La Polla, comandante il Raggruppamento di Pordenone, venne assunto dal cap. Cesare Darby, che in seguito venne sostituito dal magg. Fernando Bonazzi *(fig. 101)*, mentre ad Aviano l'XI Gruppo passava al comando del magg. Armando Armani.

Le tre squadriglie della Comina avevano quali comandanti il cap. Salomone (I), il cap. Maurizio Pagliano (VIII) e il cap. Luigi Carnevale

(XIII). Le sei Squadriglie di Aviano erano rispettivamente comandate dal cap. Attilio Matricardi (II), dal cap. Ruggerone (III), dal ten. Toselli (IV), dal cap. Sibilla (VI), dal cap. Vittorio De Muro (futura Medaglia d'argento, di bronzo e d'oro serba) (VII) e dal cap. Luigi Nardi (XV).

Nelle sue *Memorie,* il maggiore Armani, rammenta che il Campo di Aviano era magnifico e ottimamente organizzato, un vero paesetto con giardini, strade, piazze, alle quali si erano dati i nomi delle più memorabili

101. - Il magg. Fernando Bonazzi comandante il Campo della Comina nel luglio 1917.

azioni compiute dai bombardieri: Pola, Fiume, Assling, Trento, S. Pietro del Carso, ecc. Vi era una *decauville* che collegava i capannoni fra loro e con le polveriere. Le sei squadriglie di Aviano contavano allora su una sessantina di ufficiali aviatori. Per le importanti azioni dell'estate 1917 erano stati consegnati alle squadriglie apparecchi nuovi e, in riserva, se ne tenevano altrettanti, di quelli già in linea, di modo che le squadriglie erano sempre in piena efficienza.

Questo permise che le azioni dell'estate 1917 — bombardamenti in massa sul Vallone di Chiapovano, sul nodo ferroviario di Assling, sul porto di Pola e alle Bocche di Cattaro — avessero notevole efficacia bellica, costituendo imprese di grande importanza, anche volendole considerare sotto l'esclusivo aspetto aviatorio.

IL MANCATO PRIMO « RAID » SU VIENNA

Il bombardamento in massa era stato suggerito da Gabriele d'Annunzio nel suo famoso memoriale al Comando Supremo intitolato: *Dell'uso delle Squadriglie da bombardamento nelle prossime operazioni* compilato nel maggio 1917, al Comando di Villa Cossetti *(fig. 102)* e nella realizzazione di questo programma era compresa anche la preparazione di un « Caproni » 450 HP per l'incursione su Vienna, non effettuata e rinviata al 1918. L'episodio è stato descritto in diversi modi, per cui ora è possibile, sentite tutte le campane, narrare come veramente sono andate le cose in quella tarda estate del 1917.

Fin dall'inizio della guerra, Gabriele d'Annunzio aveva ideato una azione aerea dimostrativa su Vienna, rendendosi pienamente conto del

102. - D'Annunzio in atteggiamento scherzoso col magg. La Polla nei pressi di Villa Cossetti a Pordenone.

grande effetto psicologico che essa avrebbe avuto. Mancando un tipo di apparecchio che rendesse possibile effettuare l'impresa con un certo margine di probabilità di riuscita, essa rimase per lungo tempo allo stato di aspirazione. Al Poeta, il momento sembrò giunto quando entrarono in azione i « Caproni » 450 HP e si poterono valutare gli ottimi risultati

Wiener!

Lernt die Italiener kennen!

Wenn wir wollten, wir könnten ganze Tonnen von Bomben auf euere Stadt hinabwerfen, aber wir senden euch nur einen Gruss der Trikolore, der Trikolore der Freiheit.

Wir Italiener führen den Krieg nicht mit Bürgern, Kindern, Greisen und Frauen. Wir führen den Krieg mit euerer Regierung, dem Feinde der nationalen Freiheit, mit euerer blinden, starrköpfigen und grausamen Regierung, die euch weder Brot noch Frieden zu geben vermag und euch nur mit Hass und trügerischen Hoffnungen füttert.

Wiener!

Man sagt von euch, dass ihr intelligent seid, jedoch seitdem ihr die preussische Uniform angezogen habt ihr seid auf das Niveau eines Berliner-Grobians herabgesunken, und die ganze Welt hat sich gegen euch gewandt.

Wollt ihr den Krieg fortführen? Tut es, wenn ihr Selbstmord begehen wollt! Was hofft ihr? Den Entscheidungssieg, den euch die preussischen Generale versprochen haben?

Ihr Entscheidungssieg ist wie das Brot aus der Ukraine: Man erwartet es und stirbt bevor es ankommt.

Bürger Wiens! Bedenkt was euch erwartet und erwacht!

HOCH LEBE DIE FREIHEIT!

HOCH LEBE ITALIEN!

HOCH LEBE DIE ENTENTE!

103. - Uno dei manifestini lanciato da d'Annunzio su Vienna il 9 agosto 1918.

conseguiti da questi apparecchi in azioni a largo raggio.

In modo particolare colpì d'Annunzio l'incursione notturna su Pola dell'« Asso di picche », in seguito alla quale ottenne di farsi trasferire alla Comina nell'VIII Squadriglia come ufficiale osservatore e di venire aggregato all'eroico duo Pagliano - Gori. Sotto la guida di Gabriele d'Annunzio, l'apparecchio venne attrezzato con serbatoi supplementari sino a garantire un'autonomia di volo di oltre dieci ore. E, poiché presso il Comando Supremo dell'Esercito, si nutrivano diffusi dubbi sulla possibilità di realizzare l'impresa, si effettuò anche una specie di volo di prova, il 4 settembre.

Partito dalla Comina, l'« Asso di picche » puntò su Firenze ma, dopo Venezia, mutò la rotta per non incappare in un temporale scatenatosi sull'Emilia. L'itinerario del volo fu il seguente: Pordenone (la Comina), Venezia, Milano, Torino, Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Venezia, Pordenone, Udine, linee dell'Isonzo, Pordenone (la Comina).

Discendendo dall'apparecchio, dopo nove ore e tredici minuti di volo ininterrotto, durante il quale erano stati compiuti circa mille chilometri, senza giungere, peraltro, alla completa consumazione della scorta di carburante, i tre aviatori ricevettero il saluto di Francesco Baracca e Pier Ruggero Piccio, « gli invitti arcieri celesti che dovevano proteggere con la loro squadriglia da combattimento il mirabile volo ».

Il Comando Supremo diede allora il sospirato consenso, per cui il Poeta, scrisse e fece stampare il messaggio (*fig. 103*) (del quale in appendice diamo la traduzione), che in migliaia di copie doveva venire lanciato sulla capitale austriaca. Sennonché, dopo poche ore, un contrordine vietò il *raid,* con grande disappunto di d'Annunzio e degli altri aviatori che dovevano parteciparvi.

Qualche giorno prima, verso la fine di agosto, all'insaputa dei Comandi, ad Aviano, in un capannone della IV Squadriglia, cinque piloti — i tenenti Virgilio Sala, Raffaele Parravicini, Edoardo Scavini, Abba e Thaon di Revel — attrezzarono in gran segreto due « Caproni », applicando serbatoi supplementari ed « inventando » un originale sistema di tubazioni, per tentare il volo su Vienna al seguito e in emulazione con l'apparecchio di d'Annunzio, Pagliano, Gori e Pratesi. Con poche parole un po' di elogio, un po' di reprimenda per l'evidente atto di indisciplina, il comandante del Raggruppamento magg. La Polla, informato dallo stesso d'Annunzio del progetto degli aviatori di Aviano, riuscì a dissuaderli dall'arrischiante impresa, non senza rincrescimento proprio e dei cinque audaci piloti.

Il ritmo diuturno delle azioni da bombardamento, venne interrotto per una festosa e solenne parentesi il 24 luglio con la giornata del Nastro Azzurro, in cui, ad Aviano, vennero consegnate agli eroici aviatori, le decorazioni al valore *(fig. 104)*. Intervennero gli alti comandanti militari e aeronautici, gli addetti militari delle Nazioni alleate, una Missione militare americana, i comandanti dei vari Campi d'aviazione dipendenti dal Raggruppamento di Pordenone: magg: Piccio (Campoformido), magg. Capuzzo (Udine), magg. Zanuso (Oleis), magg. Andreani (S. Maria la Longa), magg. Costanzi (Bassano del Grappa), magg. Santi (Gonars), ecc. Vennero passati in rassegna gli equipaggi della Comina con gli apparecchi

104. - Un nostro ufficiale decorato da un colonnello francese durante la cerimonia del Nastro Azzurro tenutasi sul Campo di Aviano nel luglio del 1917.

schierati di fronte ai capannoni e la cerimonia si concluse con un discorso di d'Annunzio *(fig. 105)*, che riportiamo pure in appendice.

105. - D'Annunzio tiene un discorso a conclusione della cerimonia del Nastro Azzurro svoltasi sul Campo di Aviano.

INCURSIONI DI MASSA

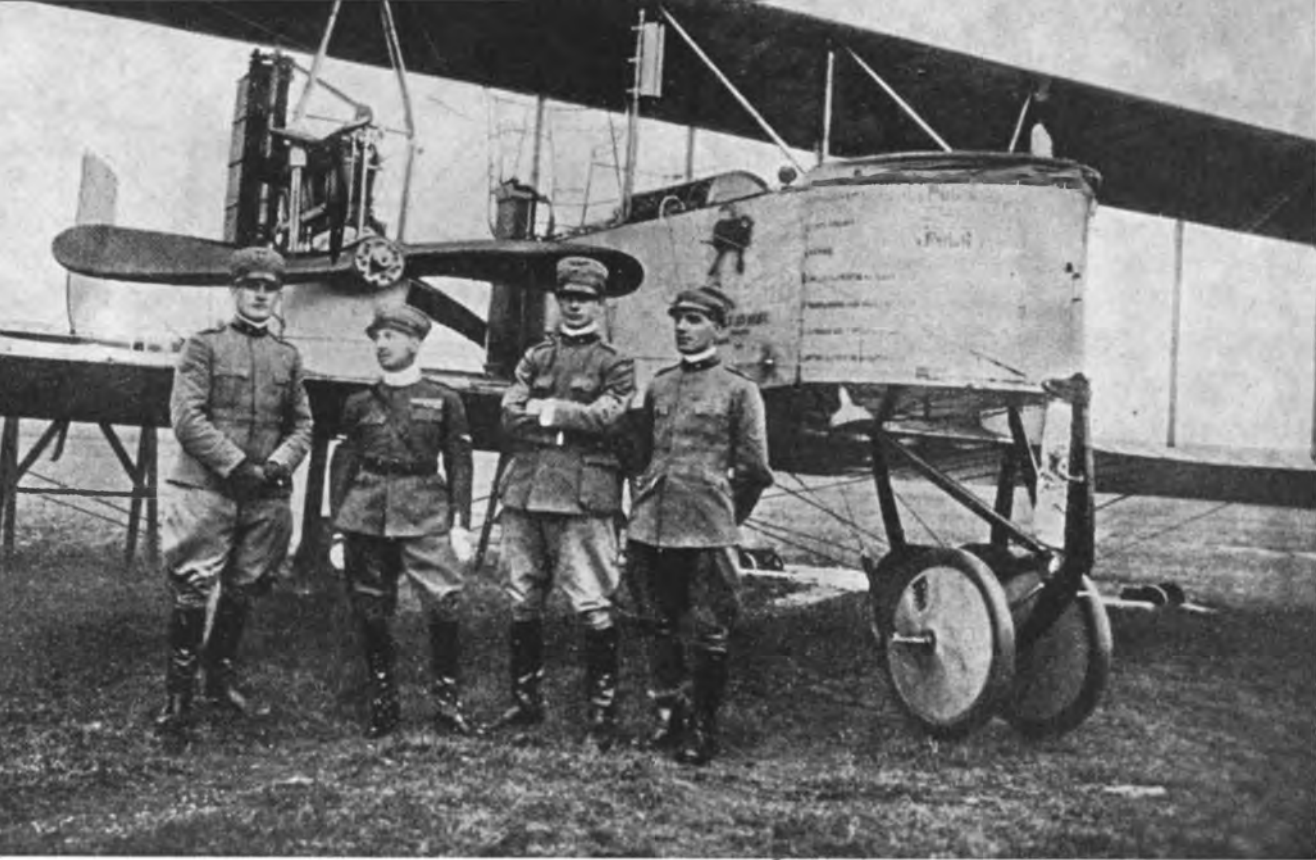
Di grande importanza, bellica e aviatoria, furono i bombardamenti dell'estate 1917. Complessivamente si ebbero sette incursioni in massa sul Vallone di Chiapovano, due successive incursioni su Assling, tre bombardamenti notturni su Pola e un'incursione — notevolissima perché apparecchi terrestri sorvolarono il mare aperto — su Spalato. Si era cominciato fin dal maggio a bombardare il Vallone di Chiapovano, ma nell'agosto le incursioni vennero intensificate con azioni in massa, perché, in preparazione alla Battaglia della Bainsizza, il Vallone di Chiapovano assumeva grande importanza dal punto di vista delle comunicazioni dell'Armata austriaca, in quanto non vulnerabile dall'artiglieria, profondamente incassato com'era in una gola montuosa.

Ai bombardamenti del Vallone di Chiapovano partecipò complessivamente una sessantina di « Caproni », senza alcuna perdita. Molti apparecchi però furono colpiti dal fuoco della contraerea e alcuni membri degli equipaggi rimasero feriti. Vennero lanciate in totale undici tonnellate di esplosivo, corrispondenti a settecentocinquanta bombe di varia potenza. I danni prodotti furono rilevanti. Soprattutto notevole fu l'effetto psicologico per il panico prodotto fra le truppe accantonate nei baraccamenti lungo il Vallone.

Le due incursioni su Assling, importante centro industriale e nodo ferroviario del retrofronte austriaco, in una ridente conca lungo il corso della Sava di Wurzen, ebbe anche, per quel tempo, un rilevante valore aviatorio, perché la rotta si svolgeva su un'aspra zona montuosa con varie catene di monti da sorvolare nell'andata, con pieno carico degli apparecchi, a una quota superiore ai 2000 metri.

I « Caproni » e i loro valorosi equipaggi superarono bravamente la prova il 14 agosto. Alle ore 6.30 del mattino tredici apparecchi partirono per l'azione, ma solo dieci di essi giunsero sull'obiettivo, mentre gli altri dovettero rientrare ai campi per il difettoso funzionamento dei motori. Cinque « Caproni » vennero attaccati da apparecchi avversari, coi quali sostennero una nutrita sparatoria. L'intervento dei dodici caccia italiani di scorta, mise in fuga gli assalitori, cosicché i dieci « Caproni » poterono sganciare tre tonnellate di bombe sulla stazione e sui depositi ferroviari di Assling. Alle 10.30 tutti gli apparecchi risultavano rientrati.

All'azione del pomeriggio parteciparono dodici apparecchi, uno dei quali dovette rientrare, gli altri undici colpirono con tre tonnellate di bombe le ferriere di Assling e di Javornik. Anche nel pomeriggio apparecchi avversari attaccarono i « Caproni » all'altezza di Veldes, ma vennero posti in fuga dalla nostra scorta. Qualche « Caproni » subì danni dal fuoco contraereo nella zona di Tolmino, ma alle 16, tutti gli apparecchi, partiti alle 14 dalla Comina e da Aviano, erano rientrati.

Su Pola vennero effettuati tre bombardamenti, tutti e tre notturni. Il primo nella notte dal 2 al 3 agosto con venti apparecchi dell'XI Gruppo di Aviano e sedici del IV Gruppo della Comina. I « Caproni » si susseguirono di quattro in quattro minuti, con partenza da Aviano alle 21.30 e dalla Comina alle 23.50. Gli apparecchi di Campoformido, dipendenti dal IV Gruppo, cominciarono a partire alle 24.10. Primo a staccarsi da

106. - L'« Asso di picche » con l'equipaggio. Da sinistra il ten. Maurizio Pagliano, il cap. Gabriele d'Annunzio, il ten. Luigi Gori e Pratesi.

Aviano fu l'apparecchio del comandante dell' XI Gruppo, magg. Armani, con il ten. Sala secondo pilota e il serg. magg. Galli mitragliere. Dalla Comina partì per primo l'« Asso di picche » con Pagliano e Gori piloti, d'Annunzio osservatore e Pratesi mitragliere *(figg. 106-107)*.

Gli aeroplani decollarono con cielo limpido, ma successivamente, durante la rotta, trovarono estesi banchi di nuvole, cosicché dodici apparecchi dovettero desistere dall'azione e tornare ai campi. Tuttavia raggiunsero il cielo di Pola venti « Caproni », che lanciarono sei tonnellate di bombe.

107. - D'Annunzio, Gori, Pagliano e Pratesi a bordo dell'« Asso di picche ».

Nella notte seguente, dal 3 al 4 agosto, si svolse un secondo bombardamento su Pola, ancor più efficace del primo, perché favorito maggiormente dalle condizioni atmosferiche. Vi presero parte ventisette « Caproni », a distanza di tre minuti fra l'uno e l'altro, con un carico di otto tonnellate e mezza di esplosivi. Per cause rimaste ignorate, ma probabilmente per cattivo funzionamento dei motori, un apparecchio della II Squadriglia, mezz'ora dopo la partenza, fece ritorno al Campo di Aviano. Nell'atterrare, scoppiarono le bombe e morirono i piloti ten. Toselli e Bonafede, l'osservatore serg. Asteggiano e il mitragliere caporale Schirio.

Le condizioni atmosferiche costrinsero a procrastinare il terzo bombardamento su Pola, che venne effettuato la notte dall'8 al 9 agosto. L'azione fu compiuta fra la mezzanotte e le cinque del mattino, con ventotto « Caproni », venticinque dei quali raggiunsero Pola per lanciarvi otto tonnellate di esplosivi. La difesa antiaerea si manifestò più intensa che nelle precedenti azioni e soprattutto nel tiro di sbarramento. Per questo bombardamento vennero citati all'ordine del giorno i piloti cap. Zappelloni e serg. Bonaccini.

AVIATORI EROICI

Fervidamente, e con grande efficacia, i « Caproni » parteciparono all'undicesimo Battaglia dell'Isonzo, ricordata nella storia come Battaglia della Bainsizza. L'offensiva cominciò il 18 agosto 1917 e il giorno successivo, mentre s'iniziavano le azioni delle fanterie, ottantacinque « Caproni », in più ondate, scagliarono tonnellate di esplosivo sulle retrovie dell'Armata nemica e il martellamento, costellato di episodi gloriosi, continuò per tutta la durata della battaglia.

Un apparecchio della VII Squadriglia di Aviano, in partenza da questo campo per bombardare le retrovie austriache della Bainsizza, giunto al limite del campo, scivolava d'ala e precipitava. Al loro pronto accorrere, i compagni del campo non potevano che raccogliere le salme dei piloti ten. Ravioli e serg. Bosio, dell'osservatore e del mitragliere cap. Benetti e soldato D'Arduin.

Durante la stessa battaglia della Bainsizza, al ritorno da un bombardamento nella valle d'Idria, gli equipaggi trovarono ad Aviano il comandante il Raggruppamento, ten. colonn. La Polla, il quale comunicò loro l'ordine del Comando Supremo di bombardare senza indugio la ferrovia di Grahova. Nonostante l'ora tarda e la precedente azione compiuta, tutti gli equipaggi vollero prender parte al nuovo bombardamento.

Il 9 settembre 1917 il « Ca. 4060 » della III Squadriglia di Aviano, con i piloti ten. Buttini e serg. Remitti, l'osservatore Pocetti e mitragliere il soldato Farneti, bombardò le linee nemiche nella Selva di Ternova. Remitti era ai comandi, Buttini al lanciabombe. Il lancio venne eseguito regolarmente, nonostante l'intenso e preciso fuoco contraereo del nemico. Al ritorno, nel cielo di Gorizia, una granata contraerea colpì a sinistra il « Ca. 4060 », devastando l'apparecchio, decapitando Remitti, mentre Pocetti aggrappato ai montanti dell'ala era sospeso nel vuoto.

L'apparecchio, privo di comando, cominciò la precipitosa caduta. Il corpo del povero Remitti bloccava i comandi. Con dolore e fatica Buttini lo spostò e riuscì a far riprendere all'apparecchio la linea di volo e a farlo planare verso le nostre linee. Ma sopra il Monte Santo il « Caproni » tornò ad inclinarsi e a precipitare verso il Sabotino.

Il mitragliere Farneti, mentre cercava di turare alla meglio i fori prodotti dalle schegge nei radiatori dei motori e nei serbatoi, scorse fra le gambe del povero Remitti un pezzo di ferro che impediva la manovra dei comandi. Infilò allora la mano e il braccio nella miscela di sangue, benzina ed acqua e riuscì a togliere l'ostacolo, cosicché, ad appena 300 metri di quota, Buttini, che con ferma mano teneva i comandi, potè raddrizzare l'apparecchio.

Preso di mira dal S. Gabriele da fuoco di fucileria e di mitragliatrice, Buttini fece atterrare il « Caproni » senza maggiori danni fra Peuma ed Oslavia. Con i due compagni, benché fatto segno al fuoco dell'artiglieria nemica, tentò di rimuovere la salma di Remitti, ma questo non fu possibile. I tre superstiti si ripararono allora in un camminamento di prima linea e attesero la notte per salvarsi, non senza aver ricuperata la salma del compagno. Al pilota Casimiro Buttini venne assegnata la Medaglia d'oro al Valor militare.

Drammatica fu anche l'avventura dell'equipaggio del « Ca. 4084 ». Reduce da uno dei bombardamenti di Pola, l'apparecchio procedeva a 4000 metri di quota, quando venne colpito da un colpo della contraerea: il motore di destra si fermò con l'elica spezzata. Inclinati i timoni di direzione, l'apparecchio non rispondeva più alle sollecitazioni dei piloti ten. Carlo Bonamini e Salvatore Orlando. Riusciti inutili i tentativi di riparazione di fortuna, ai quali prese parte anche il mitragliere soldato Mario Scarsabelli, si tentò il possibile per riportare l'apparecchio alla Comina, ma da 800 metri la discesa si mutò in caduta. Per fortuna dei tre valorosi, gli alberi di un boschetto attutirono la violenza della caduta e i due piloti, illesi, corsero a dar soccorso al mitragliere Orlando caduto nell'acqua di un torrente.

Trovandosi in territorio nemico, i tre aviatori incendiarono subito l'apparecchio, le tenute di volo e i documenti, per iniziare poi una lunga marcia con l'intenzione di raggiungere le linee italiane. Ma senza riuscirvi, perché, dopo quattro giorni di marcia e di stenti, vennero arrestati dai gendarmi austriaci ed avviati a un campo di concentramento.

DA CATTARO AL PIAVE

Una grande impresa aviatoria fu compiuta il 6 ottobre 1917: il bombardamento delle Bocche di Cattaro da parte di dodici « Caproni » da 450 HP. Benché questi apparecchi siano partiti dal Campo di Gioia del Colle, faremo un rapido cenno di questa impresa, compiuta da apparecchi terrestri con oltre sei ore di volo sul mare aperto, perché gli equipaggi dei « Caproni » erano stati scelti in buona parte fra quelli delle Squadriglie della Comina e di Aviano.

Per il bombardamento di Cattaro venne costituito uno speciale rag-

108. - Gabriele d'Annunzio durante la sua permanenza a Villa Angelica nei pressi della Comina.

gruppamento — che dal nome del comandante magg. Armani, venne denominato A.R. — comprendente due Squadriglie: la I *bis* (Comina) e la XV *bis* (Aviano), rispettivamente al comando del magg. d'Annunzio *(figg. 108-109)* e del cap. Nardi. I quattordici apparecchi si concentrarono a Taliedo da dove raggiunsero in volo Roma.

Il *raid* ebbe luogo il 24 settembre, dopo l'applicazione di un serbatoio supplementare per raggiungere le sei ore di autonomia. Partiti a gruppi di quattro alle ore 8 da Taliedo, i quattordici « Caproni » giunsero regolarmente a mezzogiorno nei cielo della capitale ed atterrarono a Centocelle sotto la pioggia. Il mattino seguente, alle ore 10, gli apparecchi ripartirono e, benché avessero trovato lungo la rotta nuvole e temporali intermittenti, atterrarono tutti a Gioia del Colle dopo cinque ore di volo.

Dal Campo di Gioia del Colle, i « Caproni » partirono alle ore 11 del 6 ottobre, di quattro in quattro minuti. Al ritorno gli equipaggi restarono lungamente preoccupati per il mancato rientro dell'apparecchio

« 4154 » pilotato da Parravicini e Resnati, che era atterrato fuori campo. Dopo questo brillante *raid* gli aviatori del Raggruppamento A.R. ritornarono alle loro squadriglie e presero attiva parte alla Dodicesima Battaglia dell'Isonzo, rimasta nella storia con la denominazione di « Caporetto ».

Durante il ripiegamento italiano, i Campi della Comina e di Aviano dovettero venire abbandonati, previa distruzione degli impianti, alla quale si procedette nella giornata del 1° novembre 1917.

Più volte, durante l'occupazione austriaca, i Campi della Comina e di Aviano vennero bombardati dai nostri « Caproni ». Non è noto quali reparti austriaci vi si trovassero. Si sa solo che la Comina era sede della

109. - Il magg. Gabriele d'Annunzio esce da Villa Angelica e si avvia al Campo d'aviazione della Comina.

CI e CIII Squadriglia da bombardamento austroungarica. E' possibile, anzi probabile, che vi si trovassero dislocate, data la vicinanza al fronte, anche altre squadriglie, di altre specialità, ricognizione e caccia.

La notte del 30 dicembre 1917 i nostri apparecchi colsero i due campi di sorpresa con le luci e le fotoelettriche accese per il ritorno dalle azioni degli apparecchi crociati. In tali condizioni l'azione italiana fu assai redditizia, poiché causò danni che, considerati in relazione al tempo, si possono considerare gravi.

Altre numerose azioni di bombardamento si ebbero nei primi quattro mesi del 1918, prima della Battaglia del Piave. In uno di questi bombardamenti una granata mina di grosso calibro, cadde e distrusse completamente la palazzina del Comando che era stata edificata nel 1913. Di particolare gravità fu anche il bombardamento al quale vennero sottoposti la Comina con l'incendio di vari capannoni e la distruzione di apparecchi a terra e la stazione ferroviaria di Pordenone nella notte dal 24 al 25 agosto 1918.

Durante la battaglia che prese il nome da Vittorio Veneto, il Campo della Comina venne spezzonato e mitragliato dalla XVI Squadriglia da caccia, la squadriglia di Baracca, comandata da Ruffo di Calabria e della quale facevano parte Piccio, De Bernardi, Keller. Gli aviatori italiani giunsero sul campo di sorpresa, a volo radente, spezzonarono e mitragliarono gli impianti, distruggendo cinque apparecchi al suolo, che gli aviatori austriaci non erano riusciti a far decollare, e seminando il panico fra il personale del campo, che fuggì all'impazzata inseguito dalle raffiche di mitragliatrice degli « Spad » italiani.

DOPO VITTORIO VENETO

Un interessante episodio, del cui protagonista siamo spiacenti di non esser riusciti a conoscere il nome — episodio che ci è stato raccontato da persone degne di fede — avvenne alla Comina durante l'avanzata di Vittorio Veneto. Un apparecchio del Campo d'aviazione di Marcon, non avendo notato dall'alto alcun segno di attività al campo della Comina e ritenendolo quindi già sgomberato dagli austriaci, atterrò e l'aviatore, sceso dall'apparecchio, si accinse tranquillamente a prendersi un ricordo dell'avventura, ritagliando con un temperino la tela delle ali di un aeroplano austriaco, per asportarne l'emblema della croce.

Ai margini del campo vi erano però ancora dei soldati austriaci che stavano caricando materiale ed armi sugli autocarri. Testimoni della prodezza dell'aviatore italiano, costoro si accinsero a fargliela pagar cara: piazzarono una mitragliatrice e cominciarono a sparare sull'aviatore che, frattanto, spiccato il lembo di tela con la croce austriaca, aveva raggiunto il proprio aeroplano e ripreso il volo fra il grandinare delle pallottole.

Al suo ritorno al Campo di Marcon, l'aviatore sventolò il trofeo e raccontò al comandante del Campo, cap. Mario De Bernardi, la sua avventura, ricevendone un rabbuffo e insieme un elogio. Alla rioccupazione del Campo della Comina venne effettivamente trovato abbandonato un apparecchio austriaco, mancante sull'ala del pezzo di tela con la croce, quello

involato dall'aviatore italiano. Fra i primi ritornati fu anche Gabriele d'Annunzio. Ciò che risulta da una lettera da lui scritta al comandante La Polla, che riportiamo in appendice.

Dopo la fine della guerra, il Campo della Comina venne abbandonato ed inutili rimasero ogni tentativo ed ogni richiesta per un suo ripristino quale Campo d'aviazione.

Al Campo di Aviano invece, ebbero sede quattro Squadriglie da caccia, la LXXII, LXXIII, LXXIV e LXXV al comando dell'allora magg. Renato Mazzucco, il vincitore della competizione aerea per la « Coppa Baracca ».

La cronistoria del Campo di Aviano, poi intitolato agli eroi Maurizio Pagliano e Luigi Gori, comprende altri episodi aviatori di ardimento, di sacrifici e di gloria. Ci auguriamo che vengano rievocati da qualcuno più informato e più esperto di chi ha raccolto i ricordi riportati in queste modeste pagine.

GIUSEPPE ZORZÌT

APPENDICI

I

DISCORSO PRONUNCIATO DAL MAGGIORE GABRIELE D'ANNUNZIO AL CAMPO D'AVIAZIONE DI AVIANO IL 24 LUGLIO 1917 IN OCCASIONE DELLA FESTA DEL NASTRO AZZURRO

Compagni, squadre gemelle di Aviano e della Comina, battaglione aereo dei distruttori, valorosi qui convenuti da ogni gruppo, è buona ventura che a questa sagra della vostra prodezza sieno presenti gli ospiti d'oltremare, i messaggeri della giovine libertà che allarga e rinfresca la lena ardente della nostra guerra col soffio dell'Oceano.

E' buona ventura e alta grazia ch'essi possano oggi ammirare gli uomini nuovi inventati giorno per giorno dal genio della nostra razza e gli strumenti formidabili costruiti nelle nostre officine improvvise, qui, in questa immensa arena erbosa limitata dalla muraglia alpestre, in questo paese di monti scolpiti e di prati eguali, che sembra assumere i lineamenti e gli spiriti stessi della vita eroica: semplicità ampia e pacata fermezza, silenzio vigilante e ritmo imperioso.

Nei mattini quieti, questo spazio è pieno di canto saliente, come il vostro animo è pieno di battaglia sonora.

All'inno dell'allodola dantesca qui risponde la pulsazione del fuoco chiuso. L'un volo si sazia nella luce, l'altro nella folgore. Qui sembra che il cielo vi prenda subito a fiore dell'erba e vi rapisca nel combattimento eccelso. Nel prato aperto voi respirate quella medesima potenza di solitudine che vibra nei ripiani delle rupi donde le aquile sogliono librarsi a volo. L'ala si solleva rombando; la volontà al primo balzo la supera e la precede.

Questo luogo è fatto per la partenza verso le mète severe e per il ritorno dalle più dure vittorie. E' una terra disegnata e colorata con lo stile dei grandi veneti. Par che secondi il respiro largo del vostro coraggio, e che sia abitata da una sola certezza serena: certezza di vincere.

Ecco che la mano giusta del nostro nobile Capo ha posto sui vostri petti i segni vittoriosi. Ma le imprese recenti già superano quelle ricompensate. Taluno dei più prodi fra voi ha già oltrepassato la sua prodezza. Ora sembra che a nessun altro petto convenga l'azzurro del premio eroico quanto a quello dove, prima della morte, entra per la ferita l'azzurro dell'aria combattuta. Compagni, la vittoria torna al cielo e vi resta. Essa non ha più la sua antica ala di penne stridenti, ma la nostra ben costrutta e bene armata. Io vi dico che l'arma novissima, l'ultima venuta, deciderà le sorti, dividerà il nodo tremendo.

Il sorriso della vecchia canzone d'amore diventa oggi il nostro più ostinato grido di guerra: Ali, Ali, Ali!

Odano il grido questi messaggieri di un popolo di minatori e di costruttori, lo raccolgano e intendano a moltiplicare lo sforzo con ogni mezzo.

Ali, Ali, Ali! O la materia delle ali che noi sapremo forgiare con l'arte nostra!

Al legno, alla tela, all'acciaio, agli strumenti senza numero sono pronti i nervi e i tendini vivi del coraggio italiano senza limiti; del vostro coraggio, o miei compagni, che non tenete il valore di ieri se non come un segno da superare domani e poi domani ancora, e poi sempre, fino alla morte. Più alto e più oltre!

Viva l'Italia!

II

MESSAGGIO CHE DOVEVA ESSERE GETTATO SU VIENNA IL 4 SETTEMBRE 1917

Donec ad metam.

L'ala d'Italia sopra la capitale dell'Impero nemico afferma il suo predominio nell'aria ormai incontrastato e dimostra la sua nuova potenza ormai non superabile.

Alla servile città illusa dell'ultimo Asburgo essa porta il rombo della giovine vittoria che dall'Isonzo per tutto l'altipiano carsico incalza un'accozzaglia di genti diverse imbrancate e forzate a difendere senza fede non una patria libera ma una falsità costituita in violenza.

Noi non veniamo a smantellare le vostre chiese, a guastare i vostri monumenti, a straziare negli ospedali i vostri infermi, negli asili i vostri vecchi, nelle case addormentate i vostri bambini e le vostre donne.

Lasciamo questa specie di gloria ai vostri eroi che hanno fretta.

Pola, Fiume, Idria, Assling, San Pietro, Aidussina, Comen, Sesana, Tarvis, tutte le vostre fucine di guerra e le vostre radunate di razze coatte, conoscono la precisione del nostro occhio e la tranquillità della nostra mano.

Ben sanno oggi le vostre soldataglie come gli italiani combattano dall'alto. Esse hanno veduto la nostra ombra rasentare le loro teste basse, come noi abbiamo potuto ammirare da vicino la prestezza della loro fuga.

E nessuno dei vostri uccisori di donne o di vecchi è mai apparso nel cielo dominato.

Non v'è né vi può essere conciliazione alcuna tra la nobiltà latina e la brutalità barbarica.

Il nostro orgoglio di combattenti cresce ogni giorno. Siamo fieri di venirvelo a ripetere qui, fra Santo Stefano e il Graben, dove serbate il tronco della vostra foresta primitiva, noi che abbiamo saputo nuovamente affilare l'ascia di Roma.

Questo non è se non un ammonimento, non è se non l'annunzio della prossima fine.

L'Austria è una decrepita menzogna che crolla. Se vi sono tuttavia nell'Impero

genti degne di sopravvivere, riconoscano esse le loro origini alla luce della nostra vittoria e si ricongiungano alla vita delle patrie risollevate.

Viva l'Italia!

Gabriele d'Annunzio

3 Settembre 1917

III

BRANO DEL *NOTTURNO* DI GABRIELE D'ANNUNZIO SUL RITORNO DA LUBIANA DEL « CA. 478 »

. . . .

La faccia smorta di Alfredo Barbieri è sulla proda del letto, come sul bordo della carlinga, ma senza la maschera e senza la celata di cuoio. Il gesto del pilota mi passa nel braccio intorpidito, ma non me lo muove.

Vedo il guanto nerastro di Oreste Salomone nell'atto di scansare il corpo greve caduto contro il volante che Luigi Bàilo ha abbandonato per rizzarsi in piedi a far fuoco da poppa contro l'avversario mentre roteando gli passa nella mira.

Il corpo ripiomba a destra. La testa penzola. La celata si riempie come una tazza rotonda. La spruzzaglia incomincia, simile allo sfavillìo del tizzo che si consuma nella rapina del vento.

Luigi Bàilo ritorna a proravia per la passerella tra i due serbatoi. Non ha più l'arma in mano. Con la mano si regge il braccio stroncato.

Resta un solo pilota valido al governo. E' necessario ch'egli sia protetto, perché riconduca alla Patria l'ala e la soma.

Il ferito si china sul compagno, per fargli scudo, egli invalido e disarmato.

Vedo, a traverso la maschera, a traverso le lane e le pelli, la trasfigurazione sovrana d'uno stretto viso d'uomo: il dio nel ciborio.

Ecco che più a dentro è ferito il ferito, dalla terza raffica. Trapassato è lo scudo magnanimo. La volontà risfavilla nello sfavillìo della porpora.

Barcolla, si piega indietro, si appoggia al serbatoio, cerca di riannodare le ginocchia che gli si slegano. Non vuol cedere. Può servire tuttavia da scudo. E' necessario.

Oreste si volta di tratto in tratto a guardarlo. Distoglie una mano dal volante per toccare il fratello con un gesto di conforto.

Si volta ancóra; e lo vede disteso nella passerella, tra rame e rame, supino: un sacco di sangue.

Era il superstite una vita; ora è tre vite, e tutto l'amore indomabile.

Ho il petto pieno di grido, e non odo la mia voce.

Il letto oscilla, sbanda, e poi precipita. Un deserto di sasso, sgretolato e forato, viene precipitosamente incontro al mio occhio che non si chiude. Gli attimi sono eterni. La caduta non ha fine.

Ecco il Carso, pallido. Ecco la selva di Ternova, nera. Ecco l'Isonzo, ceruleo.

Ora mi sembra di percepire nella caduta lo splendore bianco delle mie ossa. La mia bocca è aperta e arida come una di quelle fenditure nel calcare scarnito.

Brucio. Il sudore stilla come un pianto che non trovi più la via del ciglio.

E' mezzogiorno. Le vie di Pordenone sono deserte e tristi. Intravedo, in una fuga d'alberi spogli, laggiù, i monti di sublime zaffiro. Un cane randagio si getta contro la macchina e fa sguizzare le ruote. Arrivo alla porta del comando. È socchiusa. La spingo; salgo. Non so perché, pavento nell'ombra il tonfo del mio passo sul legno. La casa è deserta. Nessuno apparisce. Chiamo.

Un fantaccino biondiccio si mostra dietro un banco da negozio, balbettando, con un boccone di pane che non gli passa ancóra pel gozzo.

Inconsapevole, gli chiedo: « Il colonnello Barbieri è al campo? »

Sembra ch'egli non comprenda. Si sforza d'ingoiare il suo boccone faticoso.

« Mi aspettava » soggiungo. « Dov'è? »
Egli non risponde. Si volta e va nella stanza contigua.
Il silenzio è così perfetto che dal mio luogo odo il suo biasciare. Un colpo di vento fa tintinnire i vetri ove distinguo le allumacature della pioggia. Noto le linee verticali nella carta della parete, i nodi nella tavola del banco. V'è nell'aria qualcosa che inclina il mio spirito a interpretare i minimi segni.
Il fante ritorna a me con una fascio di pellicce macchiate di bruno, chiazzate di sangue risecco. Depone sul banco il fardello truce come il mercante scarica la balla di panno da misurare a braccia.
Sono le spoglie di Alfredo Barbieri reduce dall'impresa di Lubiana.

L'aria s'è fatta di cristallo, gelidissimo. Ha la medesima qualità di quello spirituale masso di ghiaccio che serra la testa del cadavere nella prima ora. La mia corsa diritta la fende come il diamante riga il vetro. E lo stridore mi divide il cervello.
Giungo alla Comina. La strage non turba i cuori agguerriti. L'accoglienza dei miei compagni non è senza sorriso. Sento che la fame di mezzodì travaglia la giovinezza, più d'ogni altra cura.
Salgo ancóra una scala di croce. Entro nella piccola stanza dove Oreste Salomone è coricato in un lettuccio da campo. Da prima non vedo se non la benda che gli fascia il capo: sùbito dopo, non vedo se non gli occhi della sua magnanimità fissi nei due solchi del suo pallore.
Sembra che anch'egli abbia perduto tutto il suo sangue nel vento e nel rombo, come gli altri due, se bene la mitraglia non gli abbia portato via dal capo se non una lista di cuoio e una ciocca di capelli attraverso la cuffia dura.
E' d'avorio senza vene, santamente scolpito. La forza l'ha abbandonato. La sovrumana forza del suo esempio s'è sparsa nell'universo, e non è più in lui. Il suo fatto è âlzato come una colonna perenne sopra lui giacente e paziente.
Tutto è compiuto. Tutto è consumato. La stanza è fra quattro pareti come la cassa è fra quattro tavole.
La magnanimità ha un premio non più largo d'una moneta. Presso il capezzale, fra le ampolle dei farmaci, riluce la medaglia nuova battuta in un conio senza bellezza.
La mano dell'eroe è debole come quella d'un fanciullo. La tengo stretta nella mia, come per partecipare della sua gloria, con quella divina angoscia che è l'aspirazione al sacrificio eroico: in me ammenda d'ogni miseria e d'ogni fallo.
Prima ch'egli parli, dentro mi rode l'ingiuria della sorte. Il posto a prua m'era destinato, nella rappresaglia di Lubiana: il posto di combattimento e di condotta, presso l'arma nerazzurra.
« Ti abbiamo atteso fino a mezzanotte » dice l'asceta d'avorio.
Imagino l'aspettazione vana in quella bottega da caffè mal rischiarata, su la piazza deserta. Un così gran dado doveva essere tratto dal destino sopra una tavola di pietra ignobile, tra il fondiglio dei liquori e la cenere dei sigari!
« Non viene » aveva detto Alfredo Barbieri a mezzanotte. « Mi rincresce. Era il Segnale per le squadriglie. »
E aveva ripetuto un mio verso del libro d'Elettra.
Dopo un breve silenzio, quasi in ascolto della notte lontana, aveva soggiunto: « Ebbene, prenderò io il suo posto. »
Luigi Bàilo aveva tentato di dissuaderlo. « S'egli non arriva a tempo, aumenteremo del suo peso il carico delle bombe. »
« Ci vuole un Segnale » aveva risposto il generoso. « Verrà con voi il vostro Comandante. »
La triste bottega s'era spenta. Il destino aveva scambiato i dadi nel buio. La morte aveva cancellato dalla tessera il mio nome e prestamente scritto quell'altro.
Non è vero che la morte sia per tutti eguale.

. . . .

IV

UNO DEI MESSAGGI LANCIATO SU VIENNA IL 9 AGOSTO 1918

VIENNESI!

Imparate a conoscere gli Italiani.

Noi voliamo su Vienna, potremmo lanciare bombe a tonnellate. Non vi lanciamo che un saluto a tre colori: i tre colori della libertà.

Noi Italiani non facciamo la guerra ai bambini, ai vecchi, alle donne. Noi facciamo la guerra al vostro governo nemico delle libertà nazionali, al vostro cieco testardo crudele governo che non sa darvi né pace né pane e vi nutre d'odio e d'illusione.

VIENNESI!

Voi avete fama d'essere intelligenti. Ma perché vi siete messa l'uniforme prussiana? Ormai lo vedete, tutto il mondo s'è volto contro di voi.

Volete continuare la guerra? Continuate. E' il vostro suicidio. Che sperate? La vittoria decisiva promessavi dai generali prussiani? La loro vittoria decisiva è come il pane dell'Ucraina: si muore aspettandolo.

Popolo di Vienna! Pensa ai tuoi casi. Svegliati!

Viva la libertà
Viva l'Italia
Viva l'Intesa

V

ALTRO MESSAGGIO LANCIATO SU VIENNA IL 9 AGOSTO 1918

Donec ad metam.

In questo mattino d'Agosto, mentre si compie il quarto anno della vostra convulsione disperata e luminosamente incomincia l'anno della nostra piena potenza, l'ala tricolore vi apparisce all'improvviso come indizio del destino che si volge.

Il destino si volge. Si volge verso noi con una certezza di ferro. E' passata per sempre l'ora di quella Germania che vi trascina, vi umilia e vi infetta. La vostra ora è passata. Come la nostra fede fu la più forte, ecco che la nostra volontà predomina.

Predominerà fino alla fine. I combattenti vittoriosi del Piave, i combattenti vittoriosi della Marna lo sentono, lo sanno, con una ebbrezza che moltiplica l'impeto.

Ma se l'impeto non bastasse, basterebbe il numero; e questo è detto per coloro che usano combattere dieci contro uno.

L'Atlantico è una via che non si chiude, ed è una via eroica, come dimostrano i novissimi inseguitori che hanno colorato l'Ourcq di sangue tedesco.

Sul vento di vittoria che si leva dai fiumi della libertà, non siamo venuti se non per la gioia dell'arditezza, non siamo venuti se non per la prova di quel che potremo osare e fare quando vorremo, nell'ora che sceglieremo.

Il rombo della giovine ala italiana non somiglia a quello del bronzo funebre, nel cielo mattutino.

Tuttavia la lieta audacia sospende fra Santo Stefano e il Graben una sentenza non revocabile, o Viennesi!

Viva l'Italia!

Gabriele d'Annunzio

9 Agosto 1918 - Dal cielo di Vienna

VI

LETTERA DI D'ANNUNZIO AL TEN. COLONNELLO LA POLLA

3 novembre 1918

Mio carissimo Ernesto,

iersera, tornando dalla Comina, nella nebbia, guidato dai fari, trovai la tua buona lettera. E già, in tutta la giornata, tu m'eri stato presente.

Il primo « Caproni » discese con me ieri nel Campo della Comina, religiosamente.

Mi inginocchiai a baciare la terra. La baciai per te, nostro Capo; la baciai per Maurizio Pagliano e per Luigi Gori, che certamente mi guardavano e mi riamavano.

Non ti so dire la qualità della mia gioia. Era un rapimento ed era uno strazio. I ricordi erano più *reali* dell'erba arsa, delle tettoie diroccate, dei resti immondi lasciati dal nemico in fuga.

Tu eri ancora là, in piedi: e noi eravamo presso i nostri apparecchi pronti al tuo ordine, come nei giorni e nelle notti sublimi d'agosto.

Mi sono disteso supino. Ero come il cielo ed ero come il piano; ero un'offerta tra due solitudini. Non ero mai riuscito ad annientarmi così nel suolo e nell'aria.

Non ti so dire. Ma tu comprendi. Se quella era una preghiera, la parola di quella preghiera alla Patria divenuta quasi carnale, eccola: « Camminami sopra ».

Tu comprendi. E l'ansia di non essere pari a quella gioia, e la paura della tristezza che la superasse; e tante cose che non possono essere espresse.

Anche stamani il cielo è chiuso. Come si può attendere? Come si può restare a terra?

Sentii che Ruggero Piccio si aggirava nelle vicinanze. Mandai uno dei miei ufficiali, col nostro Ranza, a cercarlo. Ritornerà.

Ti abbraccio in fretta. Perdonami per questo minuto di tregua, dolce e umano, nella battaglia.

il tuo Gabriele.